

R2バリアフリー法改正に関する説明会（第Ⅱ部）

R2バリアフリー法改正と移動等円滑化促進方針・基本構想の作成支援説明会

マスタープラン・基本構想の作成

～当事者参画によるまちづくりの推進～

令和3年3月

国土交通省 総合政策局 安心生活政策課

本日のご説明内容（目次）

0. バリアフリー法の改正等について
1. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）制度の概要
2. バリアフリー基本構想制度の概要
3. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・バリアフリー基本構想の作成の意義・基本的な考え方について
4. 国による移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・バリアフリー基本構想の作成支援
5. 「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」について
6. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）作成のポイント
7. バリアフリー基本構想作成のポイント

令和2年5月20日公布
※赤字：令和2年6月19日施行
青字：令和3年4月1日施行

法律の概要

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対するソフト基準※遵守義務の創設（※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供等）の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

（1）優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

（2）市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）（主務大臣に文科大臣を追加）

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助（※予算関連）
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携)(主務大臣に文科大臣を追加)

令和2年6月19日施行

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン※)の記載事項に「心のバリアフリー」に関する事項を追加
 ※旅客施設を中心とした地区等において、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(具体の事業の位置づけは不要)
- 市町村が作成する基本構想に記載する事業メニューの一つとして、心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を追加
- 「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等に関する規定を創設

基本構想制度について

旅客施設など、高齢者、障害者等が利用する施設が集積する地区(「重点整備地区」)において、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、面的なバリアフリー化を実現するための「基本構想」を市町村が作成。

基本構想には、ハード整備に関する事業(公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業及び交通安全特定事業)を位置づけることで、関係者に事業の実施が義務付けられる。

現在の特定事業(例)

公共交通特定事業

ノンステップバスの導入、ホームドアの設置等



道路特定事業

歩道への視覚障害者誘導用ブロックの設置、車道との段差解消、滑り止め舗装等



建築物特定事業

建築物内のエレベーター設置、障害者対応型便所の整備等



交通安全特定事業

音響式信号機、残り時間のわかる信号機、エスコートゾーンの設置等



教育啓発特定事業(例)

- ・学校におけるバリアフリー教室の開催
- ・障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催
- ・交通事業者等の従業員を対象とした接客研修の実施 等



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験



当事者講師によるセミナー

令和2年12月25日公布
令和3年4月1日施行

一. 移動等円滑化の意義及び目標

(省略)

二. 施設設置管理者が講ずべき措置

- 移動等円滑化に関する協議への応諾義務
- 適切な役務の提供
- 高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進

三. 移動等円滑化促進方針の指針

- 移動等円滑化促進地区の要件
 - ・マスタープランの対象区域である移動等円滑化促進地区の要件について、
 - ・地区全体の面積がおおむね400ha未満の地区であること
 - ・生活関連施設のうち旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものが所在すること
- という要件を削除

四. 基本構想の指針

- 重点整備地区の要件
 - ・基本構想の対象区域である重点整備地区の要件について、
 - ・地区全体の面積がおおむね400ha未満の地区であること
 - ・生活関連施設のうち旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものが所在すること
- という要件を削除

五. 移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保

- 高齢者障害者等用施設等の適正な利用の基本的考え方

1. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン） の概要

移動等円滑化促進方針(マスタープラン)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積している地区において、市町村が**面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの。**

具体的な事業化の動きがなくても、市町村全域にわたる方針を示すなど、地域におけるバリアフリー化の考え方を共有することが可能。

※高齢者、障害者等：高齢者、全ての障害者（身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者、及び発達障害者を含む。）及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれる。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- ・ マスタープランの位置づけ、マスタープラン作成の背景、移動等円滑化促進地区の特性、マスタープランの計画期間等を記載。

◎ 移動等円滑化促進地区

● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- ・ 移動等円滑化促進地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。

● 生活関連施設・生活関連経路

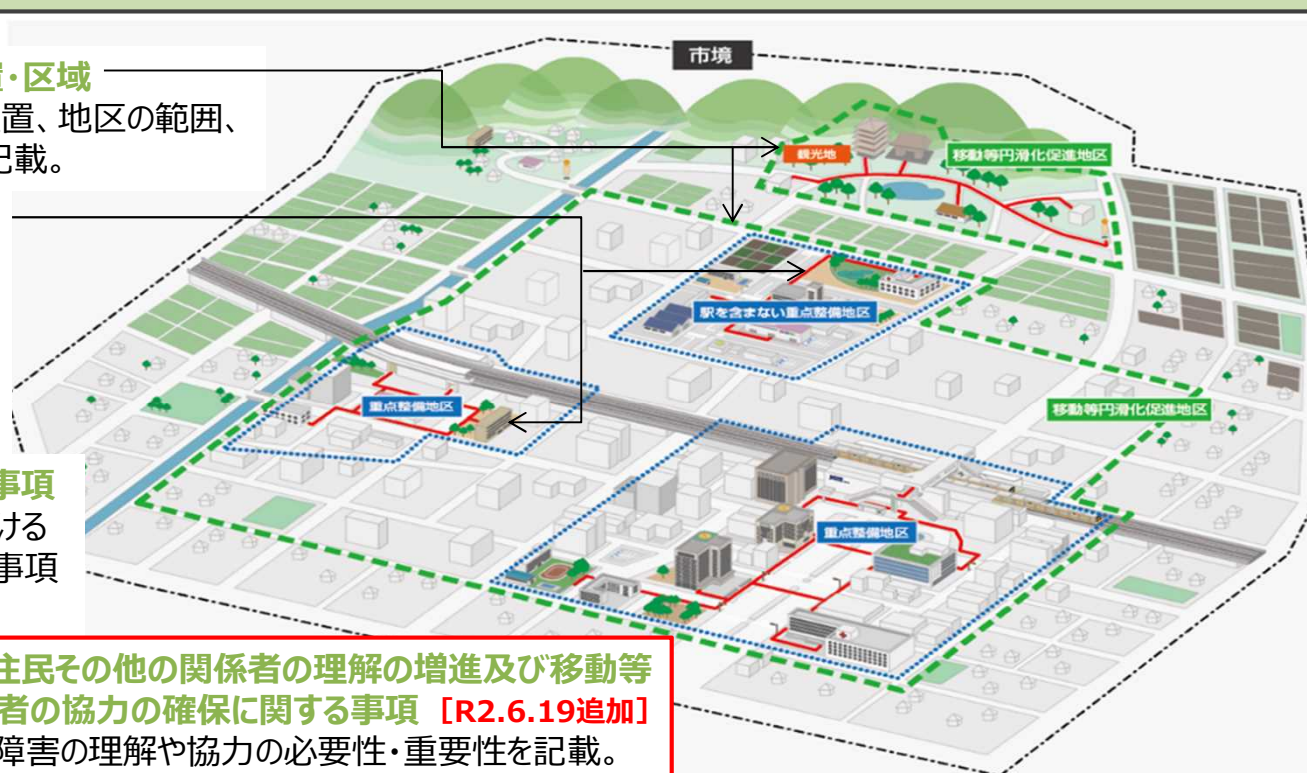
- ・ 生活関連施設、生活関連経路を位置づけ。
- ・ 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 移動等円滑化の促進に関する事項

- ・ 移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項 **[R2.6.19追加]**

- ・ 住民その他の関係者における障害の理解や協力の必要性・重要性を記載。
- ・ 住民その他の関係者が取り組むべき「心のバリアフリー」に関する取組を記載。



◎ 行為の届出に関する事項

- ・ 旅客施設、道路の新設等の際に届け出る事項を記載。

○ バリアフリーマップの作成等に関する事項

- ・ 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

移動等円滑化促進方針(マスタープラン)作成のメリット

○ 事業に関する調整の容易化

- 市町村が目指すバリアフリー化の方向性を示すことにより、複数の関係者間で認識が共有され、**事業者による事業化に向けた準備期間を設ける**ことができる。
- 後述の届出制度を通じて事業者との調整が可能となるなど、**段階的な施設のバリアフリー整備が可能**となる。

○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- マスタープランにバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、**円滑な情報収集が可能**となる。

対象施設 以下の施設の管理者等に求めることができる

義務：旅客施設、特定道路
努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

情報提供の内容

エレベーターの有無
 障害者用のトイレや駐車施設の有無・数 等

バリアフリーマップの作成例(高槻市)

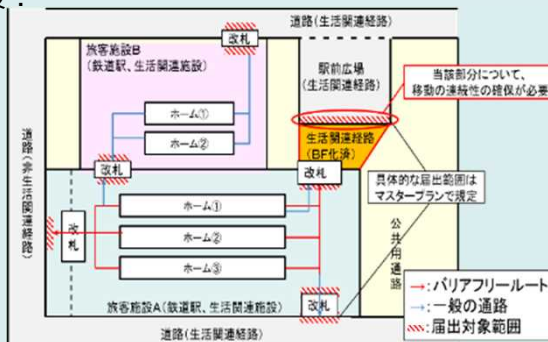


○ 届出制度による交通結節点における施設間連携の推進

- 旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合に、**事前に改修工事の内容等を市町村に届け出**てもらうことが可能となり、連続したバリアフリー化が確保されるよう改修内容を変更する等の要請を行うことができるなど、**施設間の連携を図る**ことができる。

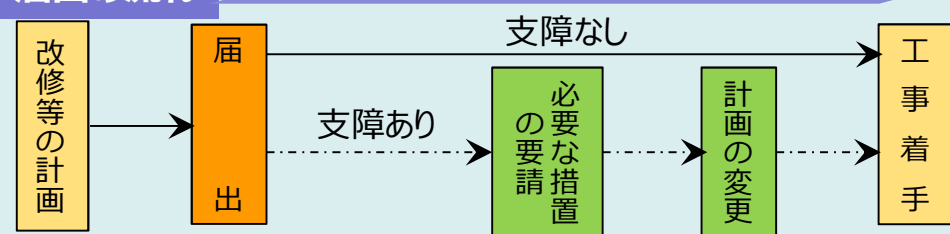
届出対象範囲 以下の施設間の出入口部分が対象

- 生活関連施設である旅客施設：
 - ・他の生活関連旅客施設
 - ・生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設
- 生活関連経路である道路：
 - ・生活関連旅客施設
 - ・市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設



届出の流れ

工事着手の30日前まで



○ 道路や公園等のバリアフリー化に対する交付金の重点配分

- 道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において**歩行空間の整備や公園施設のユニバーサルデザイン化**を図る場合、マスタープランに位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の**重点配分の対象**となる。

2. バリアフリー基本構想の概要

(参考)基本構想に位置づけられる特定事業

公共交通特定事業

ノンステップバスの導入



道路特定事業

視覚障害者誘導用
ブロックの設置



路外駐車場特定事業

車椅子使用者用駐車区画
の整備等



建築物特定事業

建築物内のエレベーター
設置等の段差解消



交通安全特定事業

音響式信号機
残り時間のわかる信号機



ホームドアの設置等



車道との段差解消



都市公園特定事業

園路の段差解消
障害者対応型トイレの整備等



障害者対応型トイレの
整備



エスコートゾーンの設置



+ R2バリアフリー法改正により、従来のハード整備に関する事業に加え、新たにソフト事業を創設

教育啓発特定事業

(想定される事業)

- ・小中学校におけるバリアフリーに関する教育（バリアフリー教室）
- ・公共交通事業者における接遇の向上に向けた研修の実施
- ・障害者用トイレ、鉄道・バスの優先席、鉄道駅等のエレベーターの適正利用に関する広報啓発の集中的な実施
- ・高齢者、障害者等が公共交通機関等を利用する際に直面する困難や必要とする支援について理解するための講演会 等

【教育啓発特定事業のイメージ】



小学生による公共交通の
利用疑似体験



タクシー事業者における
ユニバーサルマナー研修

バリアフリー基本構想作成のメリット

○ 既存施設も含めたバリアフリー整備の推進

- 特定事業を設定することにより、既存施設についてもバリアフリー整備の義務化の対象となり、バリアフリー化を推進することが可能となる。

○ 公共施設等適正管理推進事業債（ユニバーサルデザイン事業）の活用

- 基本構想に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業等については、一定の要件のもと、公共施設等適正管理推進事業債におけるユニバーサルデザイン事業の対象となる。（充当率：90%、交付税措置率：30%（財政力に応じて最大50%まで引上げ））

対象事業

（総務省作成資料より）

- バリアフリー法に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業やその他の公共施設等のユニバーサルデザイン化のための改修事業

<バリアフリー改修の例>

- …車いす使用者用トイレ等の整備、出入口の段差解消、エレベーターの整備、視覚障害者用ブロックの整備 等

<その他のユニバーサルデザイン改修の例>

- …授乳室や託児室の整備、多言語による案内を行うための施設の整備、観光施設等における洋式トイレの整備 等

【事業イメージ】



デジタルサイネージの整備
事業費：数十万円～数百万円（1台）



多目的トイレの整備
事業費：400万円程度



出入口の段差解消
事業費：30万円程度

○ 公共交通特定事業計画に係る地方債の特例

- 旅客施設におけるバリアフリー整備を公共交通特定事業に位置づけ、国庫補助金の交付対象となる場合に限り、当該事業に助成を行う場合に、地方財政法第5条の規定によらず、地方債の対象経費とすることができる。

○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- 基本構想にバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、円滑な情報収集が可能となる。

対象施設

義務：旅客施設、特定道路

努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物

情報提供の内容

エレベーターの有無、
障害者用のトイレや駐車施設の有無・数 等

○ 道路、公園等及び鉄道駅のバリアフリー化事業に対する交付金・補助金の重点配分

- 道路事業や市街地整備事業、都市公園・緑地等事業等において歩行空間の整備や公園施設のユニバーサルデザイン化を図る場合、基本構想に位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の重点配分の対象となる。
- 鉄道駅のバリアフリー化の整備に関する補助制度について、基本構想に位置づけられた鉄道駅の事業は、補助金の重点配分の対象となる。

(参考)バリアフリー法における計画制度の主な変遷

マスタープラン制度

バリアフリー法改正

- マスタープラン**制度創設**。
- マスタープランの作成は努力義務。
- マスタープランには、特定事業その他の具体的な事業の代わりに**バリアフリー化の方針を定める**。
- マスタープランには、生活関連施設である旅客施設や生活関連施設である道路等について、**行為の届出を行う対象を示す**。

バリアフリー法改正

- マスタープランの記載事項に、**移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保に関する事項が追加**。

基本方針（告示）改正

- 移動等円滑化促進地区の要件に関する考え方を見直し（**生活関連施設の種類要件、地区の範囲の考え方を緩和**）。

基本構想制度

H13

交通バリアフリー法制定

- 基本構想は作成できる規定。
- 基本構想には、特定旅客施設、特定車両、特定経路を構成する一般交通用施設及びこれらと一体として利用される公共用施設に関する特定事業等を定める。

H18

バリアフリー法制定

- 基本構想は作成できる規定。
- 基本構想には、**生活関連施設、生活関連経路**及びこれらに関する移動等円滑化に関する事項、並びにこれらに関する特定事業等を定める。
- 重点整備地区に特定旅客施設を含む場合は、当該**特定旅客施設を生活関連施設として位置づけが必要**。

H30

バリアフリー法改正

- 基本構想の**作成は努力義務**。
- 基本構想は、都市計画だけでなく、**地域公共交通網形成計画との調和**が必要。
- 市町村による**バリアフリー情報の収集・整理・提供に関する事項を定めることができる**。
- 都道府県は、基本構想の作成及びその円滑かつ確実な実施に際して広域的な見地から、**必要な助言その他の援助を行うよう努め**なければならない。
- 基本構想の作成後、**概ね5年ごとに**特定事業等の実施状況について**調査、分析、評価を行うよう努め**、必要に応じて基本構想を変更する。

R2

バリアフリー法改正

- 基本構想に位置づけることができる特定事業の種類として、**「教育啓発特定事業」を創設**。

R3

基本方針（告示）改正

- 重点整備地区の要件に関する考え方を見直し（**生活関連施設の種類要件、地区の範囲の考え方を緩和**）。

住民参加によるバリアフリーのまちづくり

- マスタープラン・基本構想の作成や実施にあたっては、高齢者、障害者、妊産婦等や、施設設置管理者などの**当事者参加が必要かつ重要**です。

○ 当事者の意見反映措置【法第24条の2，法第25条】

- 市町村は、マスタープラン・基本構想の作成に際して、**施設利用者等の意見を反映させるための措置**を講じなければならない

○ 協議会制度【法第24条の3，法第26条】

- 市町村は、マスタープラン・基本構想の作成や実施のための協議や調整を行うため、**高齢者・障害者や施設設置管理者などを含む「協議会」**を設置できる



○ 住民提案制度【法第24条の4，法第27条】

- 高齢者・障害者等や施設設置管理者は、マスタープラン・基本構想の素案を作成し、市町村に対して、**マスタープラン・基本構想の作成や変更を提案**できる

バリアフリーのマスタープラン、基本構想の作成・改善に関わる住民提案制度のご紹介

あなたのまちのバリアフリー化について、お困りのことはありませんか？

このようなことで困っていませんか？

それぞれの施設にバリアが残っている。

- 歩道が狭く、電柱が通行の妨げになっている。
- 横断歩道の前に勾配があるため、待っているのが大変。



- 点字ブロックが繋がっていない。
- 点字ブロックの上に自転車が駐輪している。



- 手すりを使うと階段を斜めに上り下りしなければならず危険。
- 駅舎内に段差がある。
- 手すりの両端に水平部分がなく、階段の途中から手すりがはじまっている。



施設ごとにバラバラにバリアフリー化が進められている。

- 病院がバリアフリー化されているのに、歩道が狭いので車いすで通院できない！
- 駅前がバリアフリー化されたのに、駅舎内に段差があるので電車で乗りづらい！
- 歩道に点字ブロックが整備されたのに、建物内につながっていない！

誰もが暮らしやすいまちづくりを進めるために、バリアフリーの考え方を広く共有したい・・・。

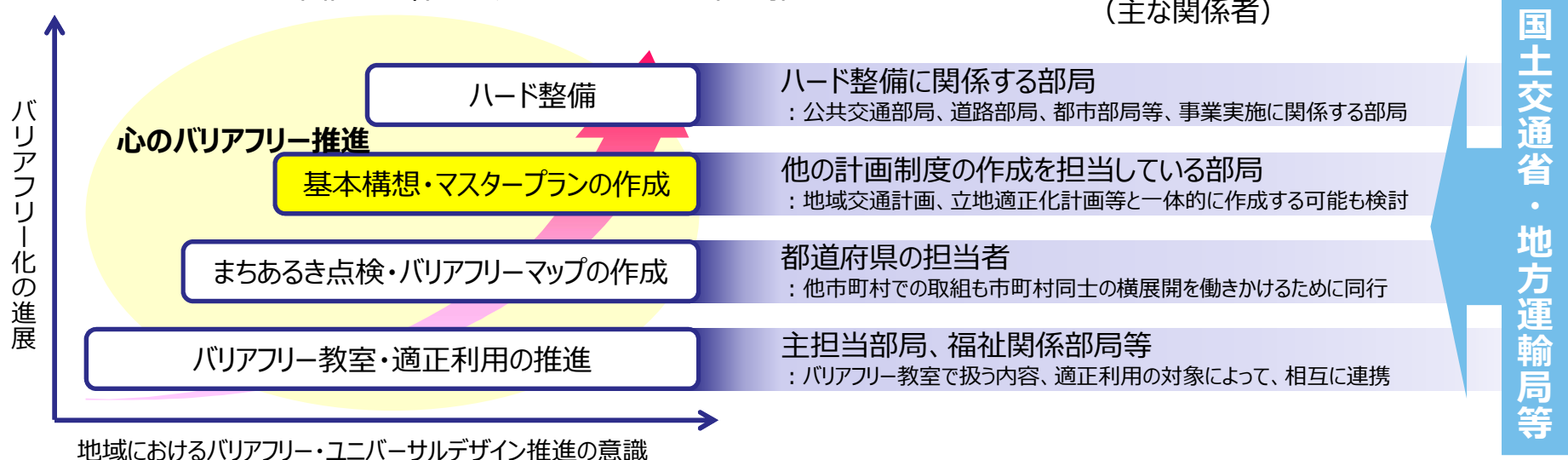
3. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン） ・ バリアフリー基本構想の作成の意義 ・ 基本的な考え方について

マスタープラン・基本構想制度のねらい

- マスタープラン・基本構想の作成は、作成それ自体が目的なのではなく、**地域の面的なバリアフリー化を関係者で一体となって推進するための手段（ツール）**です。
- バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準への適合義務により、個々の施設等のバリアフリー化は図られますが、施設が集積する地区においては、**マスタープラン・バリアフリー基本構想制度により、面的・一体的なバリアフリー化を図ることが可能です。**
- 地域のまちづくり施策として、どのようにバリアフリー化を図り、どのように共生社会を実現していくのかを、**計画の検討段階から、当事者等の参画による協議会等を活用した意見交換を行うことで、高齢者、障害者等の住民等の意見を反映させることが重要です。**
- また、地域の面的なバリアフリー化を促進するためには、計画作成で終わりではなく、具体的な**ハード面・ソフト面のバリアフリー化が図られるよう、様々な関係者で評価を行い、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）に向けた取り組みことが不可欠です。**

<マスタープラン・基本構想の作成を通じたバリアフリー化の推進>

(主な関係者)



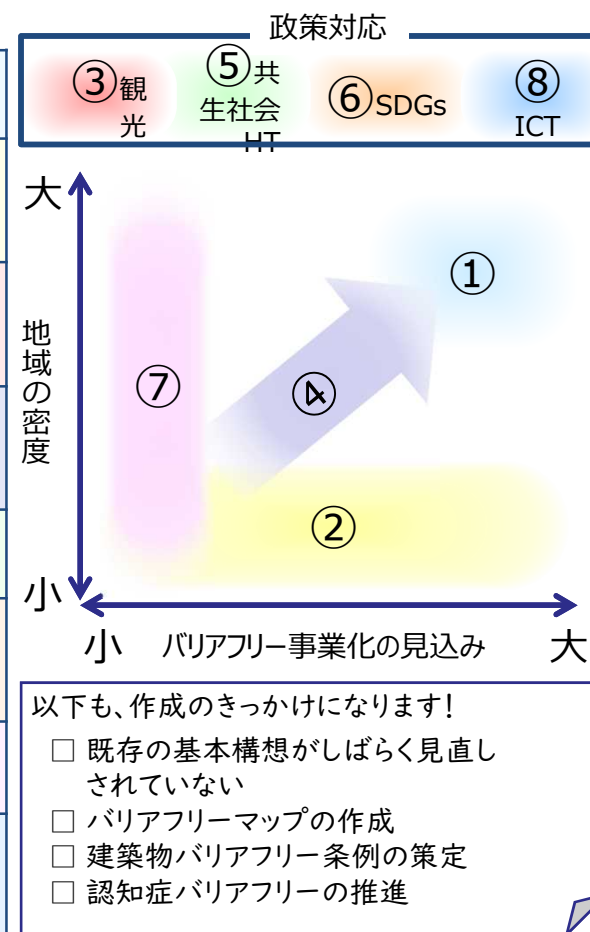
(参考)マスタープラン等の作成が特に効果的な市町村

マスタープラン等の作成に適したモデル的な市町村について

- 比較的新しい制度であるマスタープランについては、先進事例の蓄積を図るため、市町村同士がより良い取組を先導し合う環境を作りつつ、バリアフリー化の取組への機運を高めるため、以下の8の類型を設定している。
- 地域公共交通バリアフリー化調査事業においては、マスタープランの作成に係る調査経費をご活用いただく際、以下のいずれかに該当することを要件としている。

<マスタープラン作成に係るモデル類型>

①合意形成の過程における調整が困難な状況にある市町村	事業化の動きはあるが、基本構想策定までの調整が困難という状況であれば、まずはマスタープラン作成から始めてみましょう。
②コンパクトシティを目指す市町村	立地適正化計画等と併せて、重点的にバリアフリー化が必要な地区を設定するなど、計画の内容を整合させつつ作成できるタイミングです。
③観光ルートのバリアフリー化を目指す市町村	観光での地域活性化に取り組んでいる場合、まちの回遊性を重要視しているなど、バリアフリーツーリズムを推進すれば、観光地の魅力を向上させることが可能です。
④地域の再開発に合わせてバリアフリー化を目指す市町村	再開発や施設整備事業等により、地域の拠点を構築するタイミングで、バリアフリー整備を合わせて実施し、まちの価値を向上させることができます。
⑤共生社会ホストタウン	「UDの街づくり」と「心のバリアフリー」の実現に向けた様々な取組を計画としてレガシー化できます。
⑥SDGs未来都市・自治体SDGsモデル事業	SDGsとも共通する理念として「誰もが輝く」「誰一人取り残さない」ということを掲げていることが多く、マスタープラン作成は、「共生社会の実現」と結びつけて、SDGsの具体的な取組になります。
⑦地方においてバリアフリーの取組を行う市町村	超高齢化、過疎化などの問題への対応として、街に人を呼び込むために長く住み続けられるまちづくりが可能です。
⑧先進的な技術開発を導入し、まちづくりの整備を進める市町村	ICT活用や、society5.0などを推進する取組は、バリアフリー情報提供などにも有効であり、まちのプランディングをバリアフリーで実現することが可能です。



マスタープラン・基本構想の作成の検討

よくある困りごと①

Q. 基本構想は作成済なので、マスタープランは不要？

よくある困りごと②

Q. マスタープランと基本構想、どちらを作ればいい？



A. どちらも作成することが効果的です！

- ✓ マスタープラン・基本構想の作成状況に応じて、どのような計画作成が望ましいのかを検討しましょう。
- ✓ 1つの地区で作成して終わりではなく、作成した計画の進捗状況の把握や、他地域への展開も継続的に検討することが求められています。

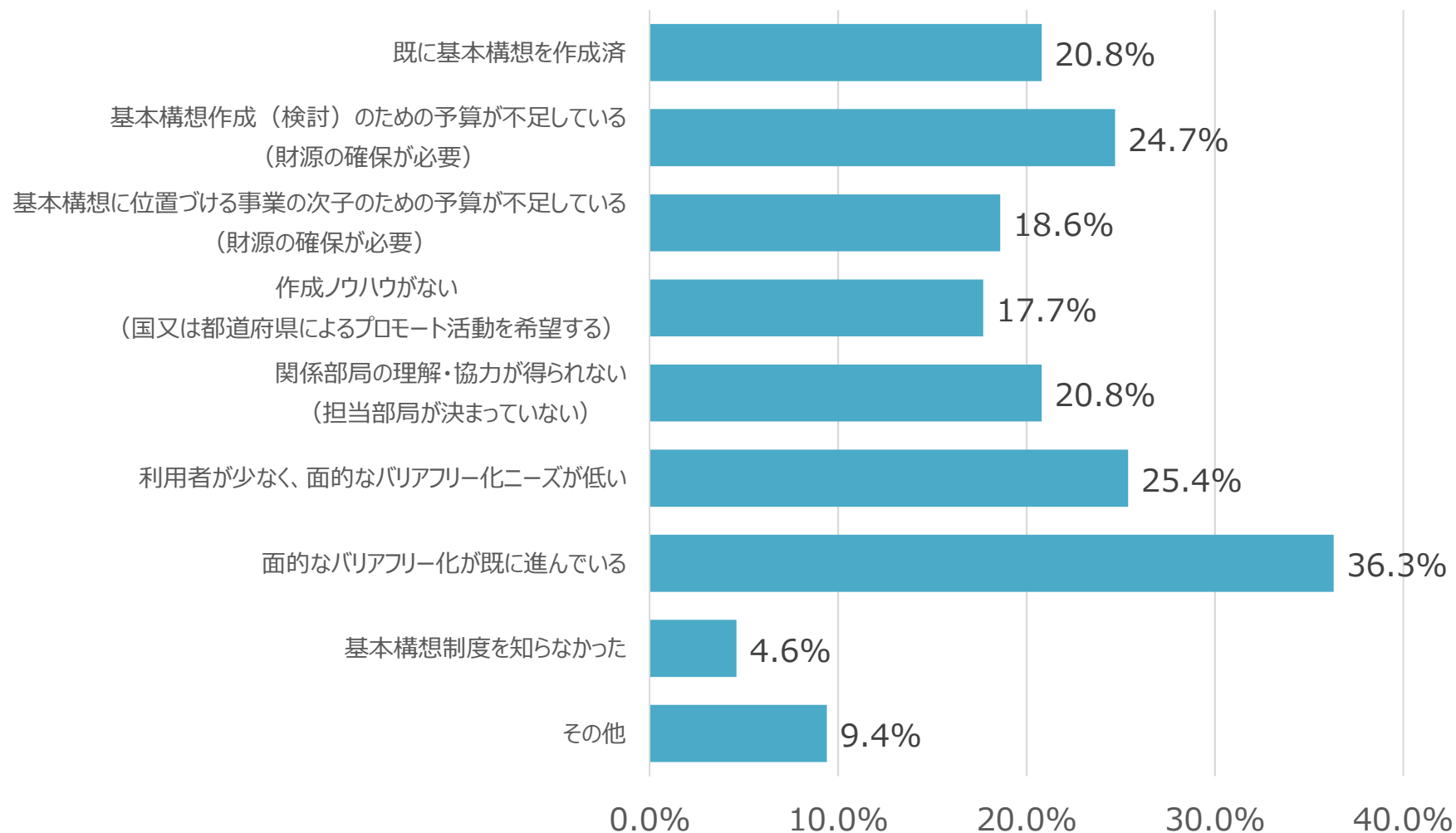
＜マスタープラン・基本構想の作成状況に応じた検討の方向性＞

マスタープラン 基本構想	未作成	作成済
未作成	A. マスタープラン又はマスタープラン・基本構想の両方の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的な事業化の動きが想定されない場合は、まずは機運醸成のためのマスタープランから ・ 具体的な事業の見込みがあれば、マスタープラン・基本構想の一体的な作成が効果的 	C. 基本構想の作成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 具体的なハード整備の調整に向けて、まずはまちあるき点検などによる現状把握を実施 ・ 教育啓発特定事業などソフト事業のみを位置づけた基本構想作成も可
作成済	B. マスタープランの作成 <ul style="list-style-type: none"> ・ すでに事業が完了していても、心のバリアフリーの強化や他の地域のバリアフリー化のための機運醸成にむけて作成 ・ 基本構想にバリアフリー化に対する基本理念や全体方針などの位置づけがあれば、これをマスタープランとして位置づけ直すのも一つの手 	D. マスタープラン・基本構想の5年見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ H30法改正により、5年ごとに評価・見直しを行うこととされている ・ 高齢化が加速する将来像も見越した継続的なスパイラルアップにより地域のトップランナーに！

○ 作成意向はあるものの、予算や作成ノウハウの不足などが要因となり、実施が困難な状況にある。

〈基本構想の作成予定がない理由〉

N=1,293市町村（複数回答あり）



マスタープラン・基本構想の作成の検討

よくある困りごと③

Q.計画作成やその後のハード整備に関する予算が不足している

A.計画作成のための調査費に対する支援や、
計画作成によってハード整備の重点支援を受けることができます。



よくある困りごと④

Q.バリアフリー整備を推進したくても、関係者調整が進まない・・・

A.地域におけるバリアフリー整備の優先順位を
明確にするためにも計画作成は有効です。

よくある困りごと⑤

Q.興味はあるけど何から始めればいいのかわからない

A.計画作成のためのガイドラインをご活用ください！
地方運輸局等にバリアフリープロモーター（専門家）派遣要請も可能です。



- ✓ マスタープランや基本構想などの計画作成に今すぐ着手できるような状況にない場合にも、以下のような観点から、地域のバリアフリー化のあり方を検討したり、できることから取り組んでみる事が重要です。
- 関係する地域公共交通計画や立地適正化計画、観光関係の計画などと**他の計画と一体的に作成することも可能**。
- 計画作成のハードルが高い場合には、**まちあるき点検やバリアフリーマップの作成から始めてみることを検討**。
- まちづくりに関する検討そのもののハードルが高い場合には、**バリアフリー教室や適正利用関係の各種キャンペーンなど心のバリアフリーに関する取組から始めてみることを検討**する。

マスタープラン・基本構想の作成の検討

よくある困りごと⑥

Q.バリアフリー化のニーズがあまりないと感じている



よくある困りごと⑦

Q.すでにバリアフリー化が十分なされていると思う

A.まずは住民アンケートや当事者団体との対話から始めてみましょう

- ✓ 実は日頃の当事者からの困りごとが伝わってきていないだけかもしれません。ソフト面でのバリアフリーの必要性も含めて、住民アンケートや当事者団体との意見交換で実態を把握してみましょう。
- ✓ 地域でバリアフリー整備が浸透していても、ちょっとしたところで新たなバリアが生じているかもしれません。まちは絶えず変化しているので新たな施設の整備が始まる前から、地域の統一的なバリアフリー化の方向性を示すことが重要です。

よくある困りごと⑧

Q.車移動が中心なので、面的整備の必要性を感じない・・・



よくある困りごと⑨

Q.施設が集積していないので計画を作成することが難しい・・・

A.災害時の避難経路のバリアフリー化も重要です

- ✓ 通常徒歩で利用する学校の通学路や災害時の避難所までの避難経路のバリアフリー化も重要です。
- ✓ R2年の基本方針改正により、生活関連施設の要件を見直し、地域の実情に合わせて設定が可能になりました。地域交通による移動の連続性や施設そのもののバリアフリー化も重要です。

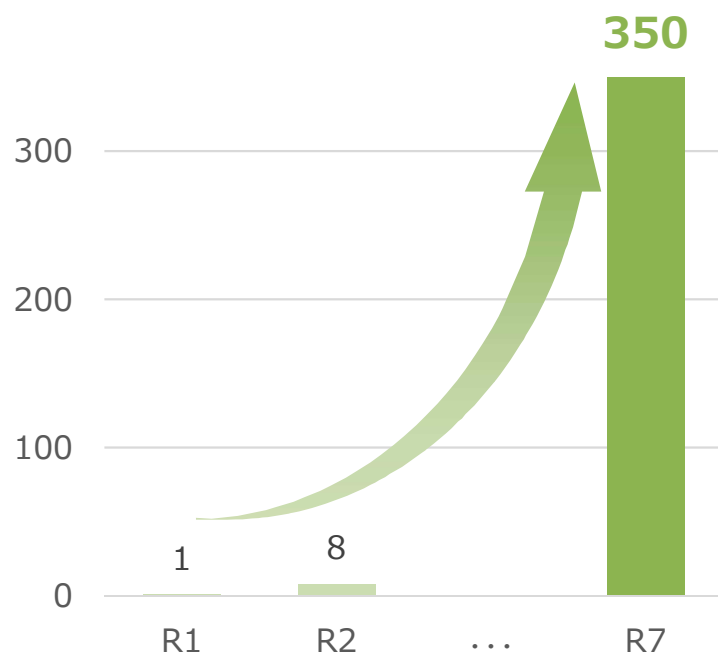
4. 国による移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・バリアフリー基本構想の作成支援

マスタープラン・基本構想の作成促進

基本方針に基づく整備目標

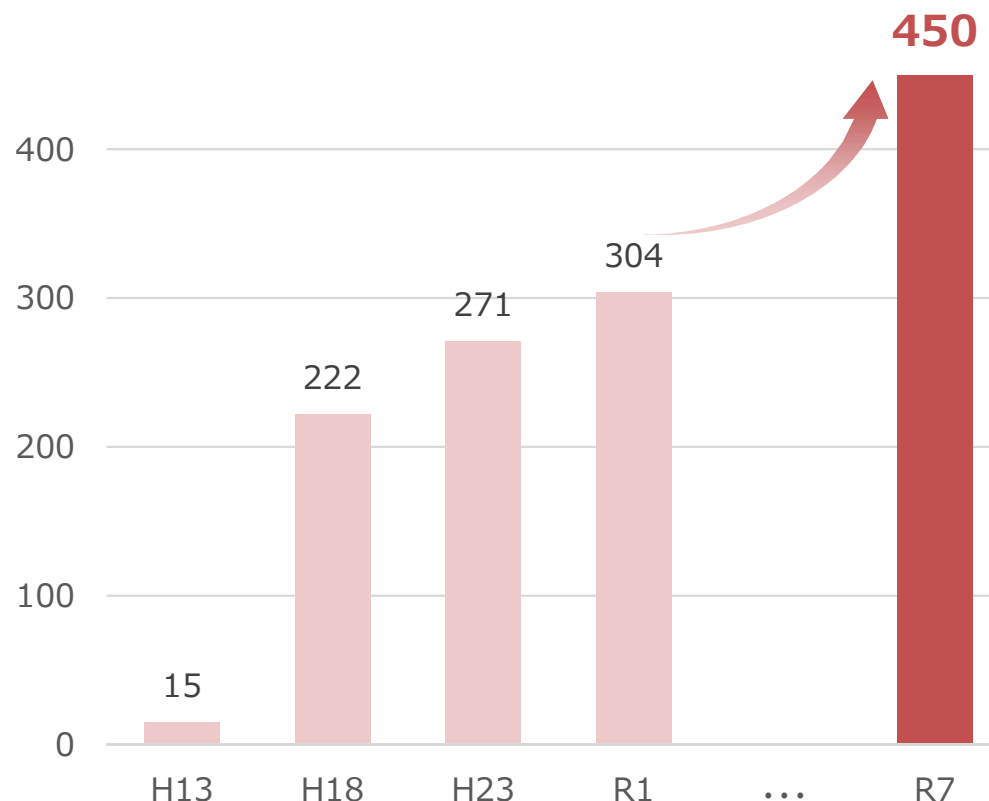
- 2021（令和3）年度からの次期整備目標では、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進を掲げており、具体的な目標値を定めています。
- 特に2020年のバリアフリー法改正を契機として、ソフト対策も一体的に位置づけた計画策定が、「真の共生社会の実現」に向けた近道です。

＜マスタープランを作成している市町村数＞



※R2は6月末時点の作成市町村数

＜基本構想を作成している市町村数＞



(参考)新たな整備目標における旅客施設の位置づけ

現行目標

※1: 2019年度末の段差解消の数値(速報値)

- 平均利用者数が3,000人以上/日の旅客施設を原則として全てバリアフリー化
- これ以外の旅客施設についても、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化

＜旅客施設（3,000人以上/日）のバリアフリー化率(※1)＞

・鉄軌道駅（約3,600駅）	： 92%	・バスターミナル（約50施設）	： 95%
・旅客船ターミナル（約15施設）	： 100%	・航空旅客ターミナル（約40施設）	： 87%

次期目標

＜鉄軌道駅・バスターミナル＞

- 平均利用者数が3,000人以上/日の施設と**2,000人以上3,000人未満/日**で**基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設**を原則として全てバリアフリー化

＜旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル＞

- 平均利用者数が**2,000人以上/日**の施設を原則として全てバリアフリー化（←郊外に立地されていることが多く、基本構想の生活関連施設として位置付けにくいいため、基本構想とは紐づけていない。）

＜旅客施設全般＞

- これ以外の旅客施設についても、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化 等

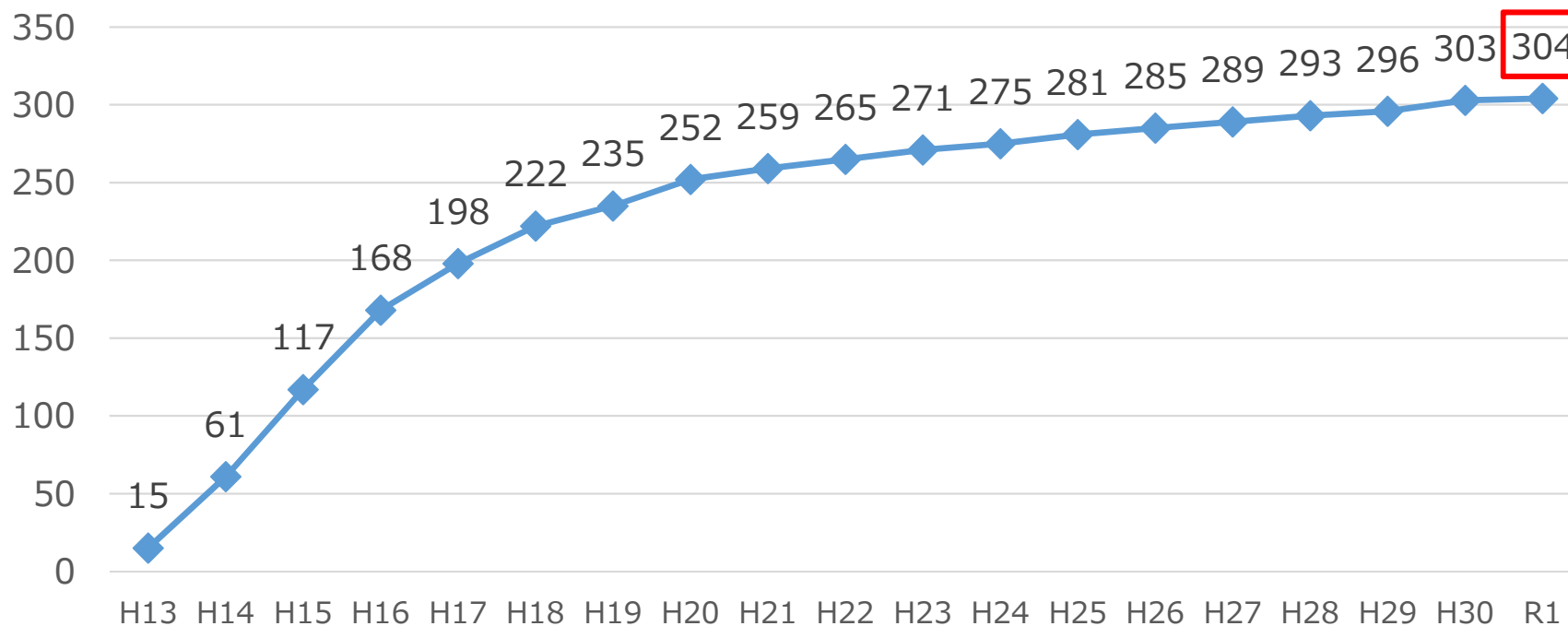
2,000人/日以上/日の旅客施設が所在する市町村

- 整備目標上、3,000人/日以上/日の旅客施設の9割程度がバリアフリー化済だが、**残る1割について、早急に計画を立ててバリアフリー化を進める必要**があり、バリアフリー化済みでも**ソフト面の対策強化を含めた計画作成の可能性を検討**することが必要。
- 新たな整備目標において、駅・バスターミナルは2,000人/日以上/日の旅客施設で基本構想の生活関連施設に位置づけられたものが、バリアフリー化の対象となることに伴い、**特に地方部において、基本構想作成からハード整備につなげる**ことが重要。
- なお、事業者によっては、優先順位が3,000人/日以上/日の旅客施設に劣後するとの認識があるが、**3,000人/日以上/日の旅客施設のバリアフリー化完了後の優先順位を上げるためにも、早期作成が不可欠**。

全国における基本構想の作成状況（令和2年3月末時点）

- 全国における基本構想は、304市区町において作成されており、作成率は約2割となっている。
- 人口規模が比較的大きい「市・区」で見ると、作成率は3分の1となっており、そのうち政令市・中核市・特別区は8割以上となっている。

〈基本構想の作成自治体数〉

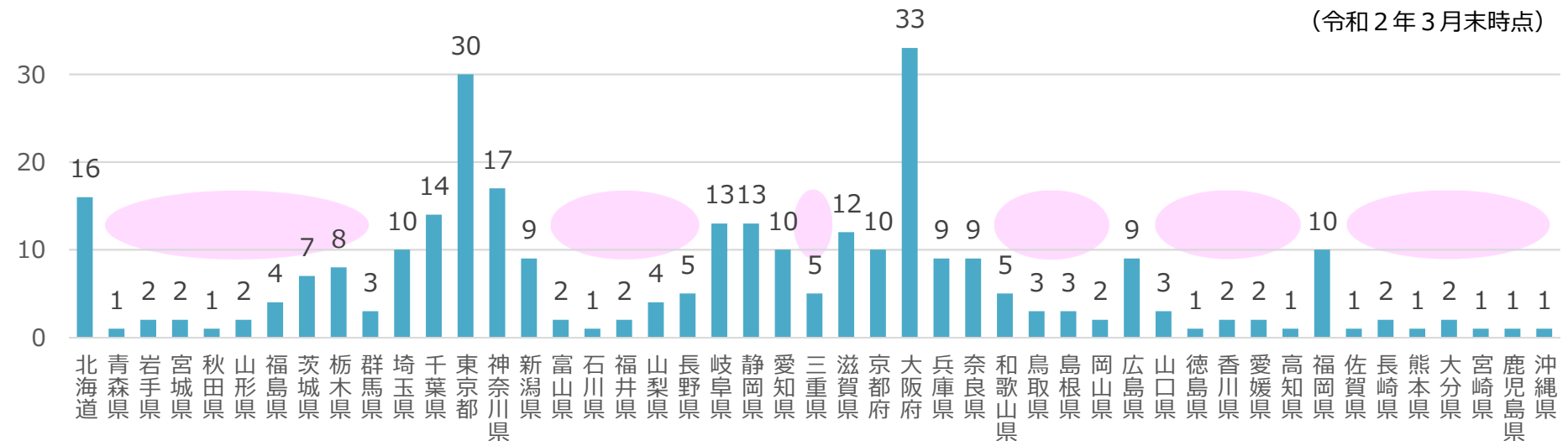


	全国	市・区				町	村
		政令市	中核市	その他の市	特別区		
作成率	17.5 %	95.0 %	82.8 %	27.0 %	91.3 %	3.1 %	0.0 %
作成数	304 / 1741	19 / 20	48 / 58	193 / 714	21 / 23	23 / 743	0 / 183

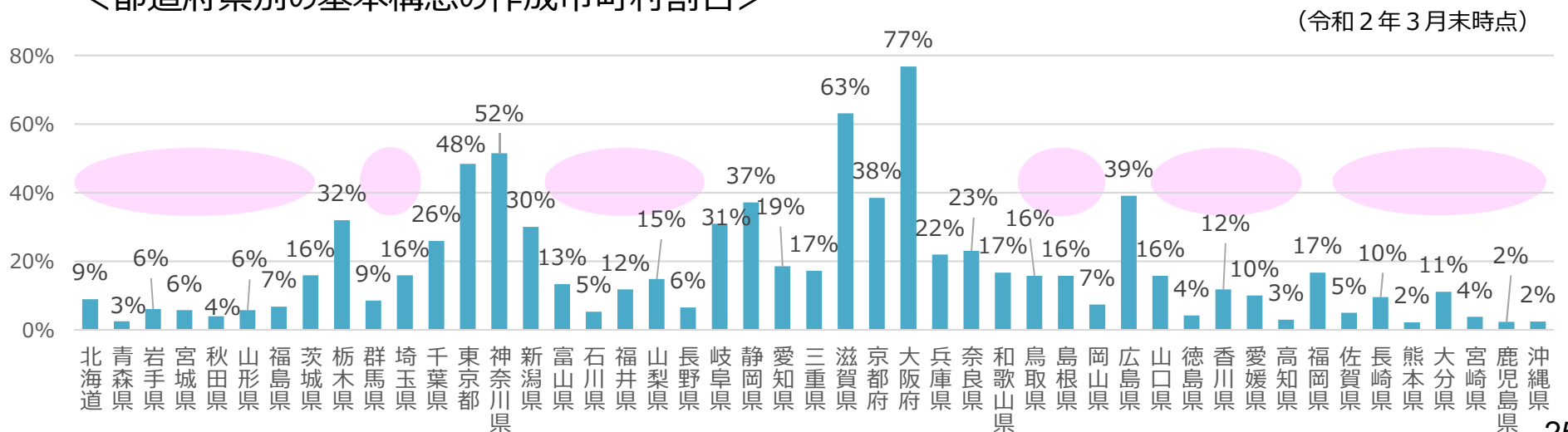
都道府県別基本構想の作成状況 (令和2年3月末時点)

- 都市部に比べて、地方部においては基本構想の作成が進んでいない傾向にある。

<都道府県別の基本構想の作成市町村数>



<都道府県別の基本構想の作成市町村割合>



基本構想・移動等円滑化促進方針作成市町村一覽

○移動等円滑化基本構想作成市町村（令和2年3月末時点）

都道府県	市町村	都道府県	市町村	都道府県	市町村		
北海道	札幌市	千葉県	千葉市	神奈川県	大和市		
	小樽市		市川市		伊勢原市		
	旭川市		船橋市		座間市		
	室蘭市		松戸市		大磯町		
	釧路市		野田市		二宮町		
	北見市		習志野市		新潟市		
	苫小牧市		柏市		長岡市		
	江別市		市原市		柏崎市		
	千歳市		流山市		新発田市		
	滝川市		八千代市		見附市		
	深川市		我孫子市	糸魚川市			
	富良野市		鎌ヶ谷市	上越市			
	恵庭市		浦安市	南魚沼市			
	伊達市		袖ヶ浦市	湯沢町			
	枝幸町		千代田区	魚津市			
	遠軽町		港区	射水市			
	青森県		青森市	東京都	新宿区	石川県	金沢市
			盛岡市		文京区		福井県
岩手県	一関市	台東区	敦賀市				
宮城県	仙台市	墨田区	甲府市		山梨県	山梨市	
	松島町	江東区	山梨市			笛吹市	
秋田県	秋田市	品川区	上野原市			長野県	松本市
山形県	山形市	目黒区	岡谷市		諏訪市		
福島県	福島市	大田区	塩尻市		岐阜県	茅野市	
	会津若松市	世田谷区	瑞浪市			美濃加茂市	
	郡山市	中野区	羽島市			土岐市	
いわき市	豊島区	惠那市	各務原市				
茨城県	水戸市	北区	多治見市			可児市	
	日立市	荒川区	多治見市			瑞穂市	
	土浦市	板橋区	中津川市			笠松町	
	石岡市	練馬区	瑞浪市			笠松町	
	笠間市	足立区	惠那市			垂井町	
	取手市	葛飾区	美濃加茂市			静岡市	
ひたちなか市	渋谷区	土岐市	浜松市				
栃木県	宇都宮市	八王子市	多治見市	静岡県	沼津市		
	栃木市	武蔵野市	中津川市		熱海市		
	佐野市	三鷹市	瑞浪市		三島市		
	鹿沼市	府中市	瑞穂市		富士宮市		
	日光市	調布市	笠松町		伊東市		
	小山市	町田市	垂井町		島田市		
那須塩原市	小金井市	静岡市	富士市				
下野市	日野市	浜松市	焼津市				
群馬県	前橋市	羽村市	沼津市		藤枝市		
	高崎市	横滨市	熱海市		御殿場市		
	伊勢崎市	川崎市	三島市	袋井市			
埼玉県	さいたま市	相模原市	三島市	愛知県	名古屋市		
	熊谷市	平塚市	富士宮市		岡崎市		
	川口市	平塚市	伊東市				
	所沢市	鎌倉市	島田市				
	東松山市	藤沢市	富士市				
	深谷市	小田原市	焼津市				
	入間市	茅ヶ崎市	藤枝市				
	白岡市	逗子市	御殿場市				
	小川町	三浦市	袋井市				
	寄居町	秦野市	名古屋市				
	厚木市	岡崎市					

○移動等円滑化促進方針作成市町村（令和2年6月末時点）

都道府県	市町村
高知県	高知市
	北九州市
福岡県	福岡市
	大牟田市
	久留米市
	筑紫野市
	大野城市
	古賀市
	福津市
	糸島市
佐賀県	唐津市
	長崎市
長崎県	佐世保市
	熊本市
大分県	大分市
	別府市
宮崎県	宮崎市
鹿児島県	鹿児島市
沖縄県	宮古島市

都道府県	市町村
岩手県	遠野市
東京都	大田区
富山県	射水市
兵庫県	明石市
奈良県	奈良市
山口県	宇部市
福岡県	飯塚市
大分県	大分市

計 8市町村

計 304市町村

《参考資料》

- 『移動等円滑化促進方針作成市町村一覽』：
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001351711.pdf>
- 『基本構想作成市町村一覽』：
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001340561.pdf>

地域公共交通調査等事業（地域公共交通バリアフリー化調査事業）

令和3年度予算案
地域公共交通確保維持改善事業
206億円の内数

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく移動等円滑化促進方針及び基本構想（※）の策定に要する調査経費を支援。

※バリアフリー法の改正により、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、従来のハード整備に加え、心のバリアフリーに関する特定事業（教育啓発特定事業）を創設。公共交通特定事業（ハード整備）と併せて教育啓発特定事業（ソフト対策）を基本構想に位置づけ、ハード・ソフト一体となったバリアフリー化を推進する市町村を支援。

地域公共交通バリアフリー化調査事業（移動等円滑化促進方針策定事業、基本構想策定事業）

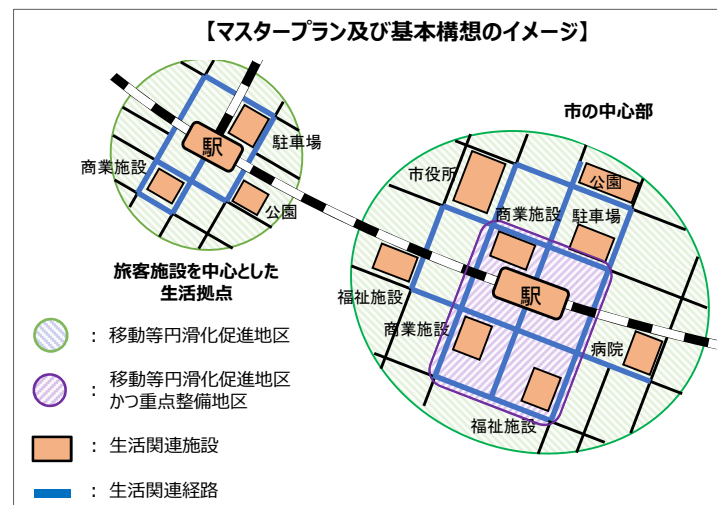
○補助対象者：市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）

○補助対象経費：地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針又は基本構想（※）の策定に必要な調査経費

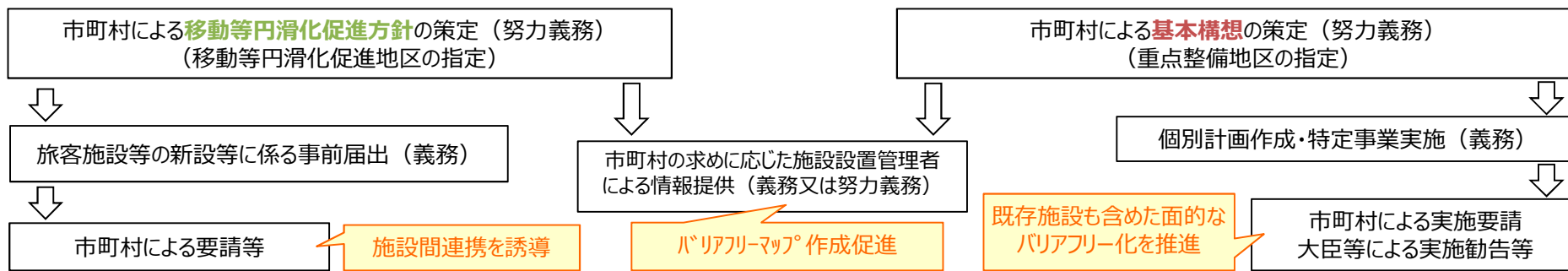
- ・協議会開催等の事務費
- ・住民・利用者アンケートの実施費用
- ・短期間の実証調査のための費用等
- ・地域のデータの収集・分析の費用
- ・専門家の招聘費用

※基本構想については、公共交通特定事業（ホームドアの設置、ノンステップバスの導入等）に加え、心のバリアフリーに関する教育啓発特定事業（公共交通の利用疑似体験等）を位置づけ、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化を目指すものに限る。

○補助率：1/2（上限500万円）



「移動等円滑化促進方針・基本構想制度の概要」



「参考資料」

- ・『移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン』
- ・『交付要綱・実施要領』

- ： http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html
- ： http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

※ 令和2年度予算

基本構想策定段階

ハード整備段階

公共交通機関（補助事業）

都市鉄道整備事業

空港整備補助事業

港湾機能高度化施設整備費補助

地域公共交通確保維持改善事業

鉄道駅総合改善事業

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

など

社会資本整備総合交付金／防災・安全交付金

道路事業

港湾事業

バリアフリー環境整備促進事業

都市再生整備計画事業

河川事業

都市公園・緑地等事業

住環境整備事業

地域住宅計画に基づく事業

など

公共施設・住宅建築物等（補助事業）

都市・地域交通戦略推進事業

サービス付き高齢者向け住宅整備事業

既存建築物省エネ化推進事業

住宅確保要配慮者専用賃貸住宅改修事業

など

バリアフリープロモーターの派遣

- 作成ノウハウを必要としている市町村等に対し、地方局の職員やバリアフリープロモーター※を派遣し、作成をサポート
- 法律の概要、作成の流れ、支援制度、他都市の参考事例などについて説明・紹介

バリアフリープロモーターとは

地方運輸局等が認定し、基本構想等の作成のためのプロモート活動、バリアフリー教室の講師としての参画等、地方運輸局等の行うバリアフリー施策において活動していただく方

○想定される者

バリアフリーに関する有識者や専門家、先進的な取組みを実施している自治体関係者、基本構想の作成やボランティア活動等において熱心な活動をされている方、障害者スポーツ関係者 等

○役割

- ・自治体に対する基本構想及びマスタープランの新規作成や既存構想の更新を促進するための活動
- ・バリアフリー基本構想策定支援セミナーの参画
- ・バリアフリー教室の講師
- ・バリアフリー施策の推進や各種課題に対する相談への協力 等

<プロモート実績（直近5年間）>

プロモーター派遣等※1	R1※2	H30	H29	H28	H27
派遣先自治体数	124	66	57	70	46

作成促進セミナー	R1	H30	H29	H28	H27
開催回数	11	10	4	3	3
参加団体数	113	297	126	196	156

※1 プロモーター派遣等については、地方局職員による計画作成の働きかけを含む。

※2 R1年度第4四半期については、電話対応を含む。

※ 法改正説明会を含む。

5. 「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」について

- 市町村がバリアフリー基本構想を新規に作成しようとする場合や、作成済みの基本構想を見直す場合に活用できる「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」を平成20年に作成（平成28年改訂）。
- 平成30年11月一部施行の改正バリアフリー法において創設された移動等円滑化促進方針（マスタープラン）を市町村が作成しようとする場合に活用できる「移動等円滑化促進方針作成に関するマニュアル」を同年10月に作成。
- 平成31年3月に、両者を1つに統合するとともに、内容の見直し及び拡充を図り、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」として作成※。

※ガイドラインの作成にあたり、学識経験者、障害当事者等で構成した検討会を3回実施。
(委員長：高橋教授（東洋大）)

ガイドラインの主なポイント

■市町村がマスタープランを新規に作成する場合に参考となる作成手順の流れや各段階におけるポイントを追加

改正バリアフリー法に新たに規定された移動等円滑化促進方針制度の概要及び作成による効果等を掲載

■市町村がマスタープランや基本構想の評価・見直しを行う際のポイントや好事例を追加

アンケート調査結果や基本構想に位置づけた事業の進捗状況を踏まえて、記載内容を見直した事例等を追加

■都道府県が効率的・効果的な関与を行う際に参考となる市町村の意見や事例を追加

基本構想の作成経費に対する補助の取組や基本構想作成に関するセミナー開催の取組等を掲載

■施設間で連携し、一体的にバリアフリー化を行った事例を追加

行政と鉄道事業者の連携による駅前・公園・バスターミナルの歩道における勾配の改善等の取組事例を掲載

目次

I. 移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想作成に関する内容

- 第1章 移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想とは
- 第2章 ガイドラインの概要
- 第3章 移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想作成にあたって

II. 移動等円滑化促進方針の作成

- 第4章 移動等円滑化促進方針の作成
- 第5章 移動等円滑化促進方針の評価・見直し

III. バリアフリー基本構想の作成

- 第6章 バリアフリー基本構想の作成
- 第7章 バリアフリー基本構想の評価・見直し
- 第8章 特定事業計画の作成

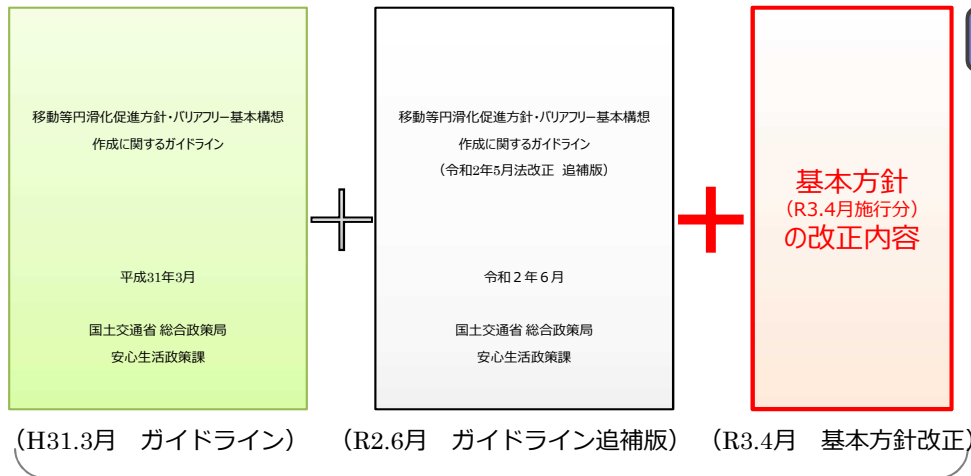


＜マスタープラン・基本構想のイメージ図＞

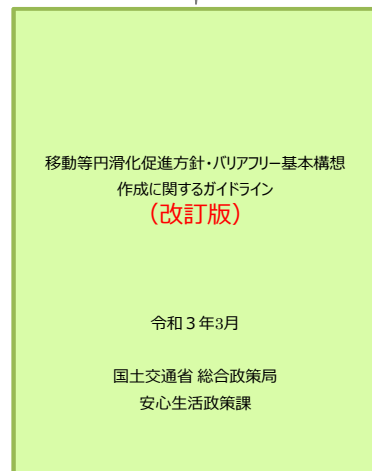
移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインの改訂

R3.3月を予定

- R2.5月の法改正を踏まえた追補版の内容や、R3.4月施行予定の基本方針の改正内容を、マスタープラン・基本構想を作成する市町村やその他の関係者等に対して、広く確実に周知するためには、ガイドライン本体に入れ込むことが必要。
- 具体的には、H31.3月に作成した現行のガイドラインについて、“ガイドライン（追補版）の内容の加筆・追記”、“ガイドライン本体の構成の変更・記載内容の修正”という対応が必要となる。そのため、ガイドライン（改訂版）は現行のガイドラインを踏襲しつつ、構成・内容を見直す。



(H31.3月 ガイドライン) (R2.6月 ガイドライン追補版) (R3.4月 基本方針改正)



(R3.3月 (予定) ガイドライン (改訂版) を作成)

○ガイドライン改訂の基本的な考え方

○現行のガイドラインを踏まえつつ、追補版の内容、基本方針の改正内容（マスタープラン・基本構想の指針となるべき事項等）を反映。

- R2.5月法改正追補版の反映 (R2.6月施行分)
 - マスタープランにおける「心のバリアフリー」に関する記載事項の追記
 - 基本構想に位置づける「教育啓発特定事業」の説明内容の追記
- R3.4月基本方針改正内容の反映 (R3.4月施行分)
 - 移動等円滑化促進地区や重点整備地区の考え方の改善を追記
- その他の参考情報の反映
 - マスタープランの作成事例の充実
 - 基本構想等の住民提案制度の活用方法や事例の追加
 - 参考資料編に近年の動向を反映

○今後のスケジュール (予定)

時期	実施内容
R2.12～R3.1月	・パブリックコメントの実施（～R3.1.25） ・掲載事例等の照会
R3.1～2月	・パブリックコメントへの対応（意見反映等）
R3.3月	・公表 ・運輸局等へ発送 ・基本構想等作成支援説明会（法改正説明会第Ⅱ部）の開催（各地方ブロック）

マスタープラン・基本構想の作成手順と検討体制

マスタープラン及び基本構想の作成体制としては、**作成担当部局のほか、庁内検討組織、協議会が想定**されます。

バリアフリー整備を円滑に実施するためには、庁内の意思疎通や行政、当事者（住民）、施設管理者等が協力しあって、バリアフリーの計画作成について、必要なタイミングで必要な内容の検討を進めていく必要があります。



Point

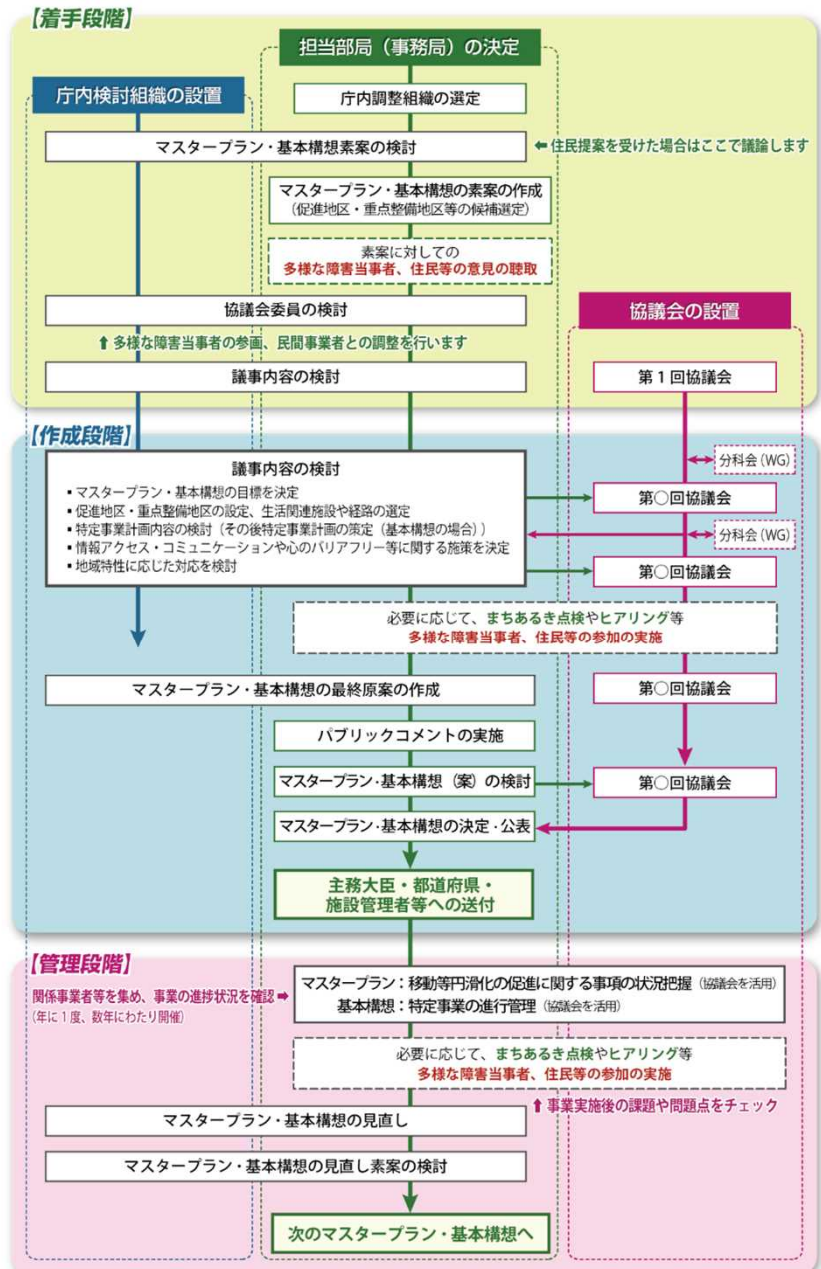
- マスタープラン及び基本構想を作成するうえで、「まちのバリアフリー化に対して庁内全体で作成体制を築くこと」、「協議会を設置して多様な参加者と議論すること」が最も大切です。
- マスタープラン作成の際の庁内検討組織や協議会は、その後の基本構想の作成の際に活用することもできます。

作成の手順

計画の評価や見直し等、段階的かつ継続的な取組を推進するための「管理段階」も含めて、マスタープランや基本構想の作成・見直しを実施することが重要。

庁内検討組織と協議会の役割

様々な担当部局が一堂に会する庁内検討組織と、自治体外部の多様な関係者が参画する協議会を相互に活用しながら検討を進めることが重要。



庁内体制の構築

マスタープラン及び基本構想の作成には、まちづくりやバリアフリー、高齢者・障害者の特性等の知識が求められるとともに、関係部局との調整を図りながら進めていく必要があるため、**庁内の実情を踏まえて担当部局を決定**することが重要です。

自治体がマスタープラン及び基本構想に基づき、バリアフリー化を図るべき箇所は多岐にわたります。そのため、多数の関係部局との協議・調整が必要になります。



Point

- ☞ 連携する部局において、バリアフリーに対する理解を深めることが重要です。
- ☞ マスタープラン及び基本構想に関する庁内会議等を定期的で開催し、各部局の理解と連携を深めることが重要です。

担当部局の選定

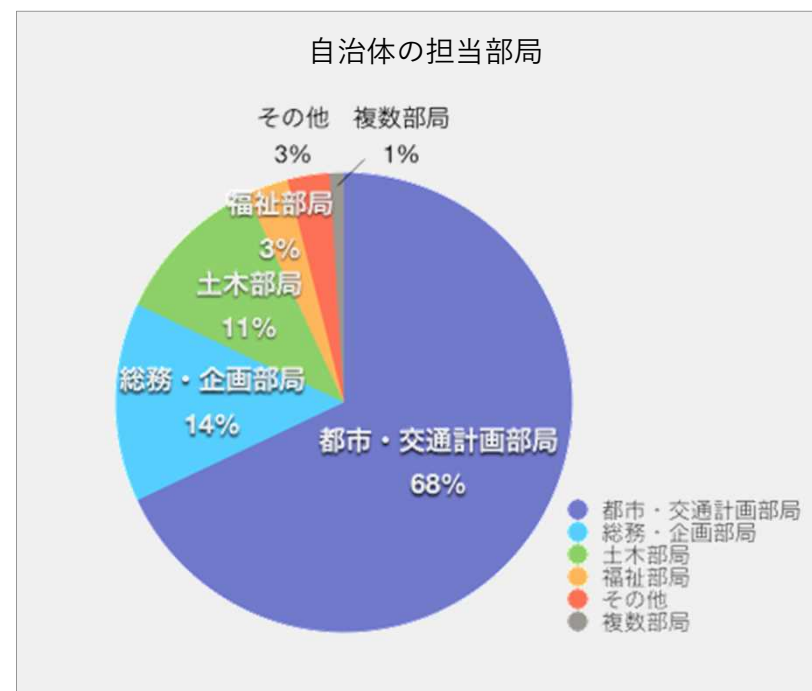
担当部局が定まっていない場合には、都市計画、交通計画、道路、公園、路外駐車場、建築物等都市基盤施設のバリアフリー化に関する関心の高い人や、具体的なアイデアを出せる人材が必要。

近年の各自治体の担当部局をみると、基本構想は都市計画等と密接に関わるものであることから、福祉部局等のみでの対応が難しい場面もあり、都市・交通計画を担当する部署が最も多くなっている。

庁内検討組織の構築

庁内検討組織に参加する部署としては、以下が考えられる。

- 市町村が所有する各施設の整備・管理を担当する各部署（営繕関連）
- 都市計画、交通計画、道路事業、建築確認等を所管する部署（まちづくり・建設関連）
- 高齢者福祉、障害者福祉等を推進する部署（福祉関連）
- ソフト施策や心のバリアフリーを推進する部署（地域活動・教育関連）等



協議会の設置・運営

バリアフリー法第24条の4及び第26条に規定される協議会は、市町村、関係事業者及び利用者間の**協議・調整**や**合意形成の円滑化・効率化が期待できる**ため、基本的には設置することが望まれます。

また、マスタープラン作成後の移動等円滑化に関する措置の実施の評価や基本構想作成後の特定事業の実施や進行管理のためにも、協議会の存続が有用です。



Point

- ☞ 協議会の構成員は、年齢、性別、障害種別等に偏りがないよう選出することが重要です。
- ☞ 障害当事者団体や地域の実情をよく知る当事者を選出することも重要です。
- ☞ バリアフリー法に規定される構成員を満たしていれば、他の法令に基づいて設置されている協議会制度を活用し、法定協議会として位置づけることも可能です。

協議会の構成員

バリアフリー法に基づく協議会には以下の構成員の参加が想定されており、次のような役割が求められている。

協議会構成員に求められる役割

- マスタープラン又は基本構想を作成しようとする市町村
 - ⇒ 当該自治体の基礎データの提供や協議会運営のための準備等
- 施設設置管理者や公安委員会、特定事業等の実施主体等
 - ⇒ 施設管理者等の視点での、高齢者や障害者等の利用実態や必要な対策に関する情報提供
- 高齢者、障害者等
 - ⇒ 当事者の視点での課題（バリア箇所等）や必要な対策に関する発言、情報提供
- 有識者
 - ⇒ 第三者的な立場で協議会の長として総括
- その他（住民代表等）
 - ⇒ 客観的なデータのみでは分からない、地元の実態に関する情報の提供

協議会の運営に関する留意点

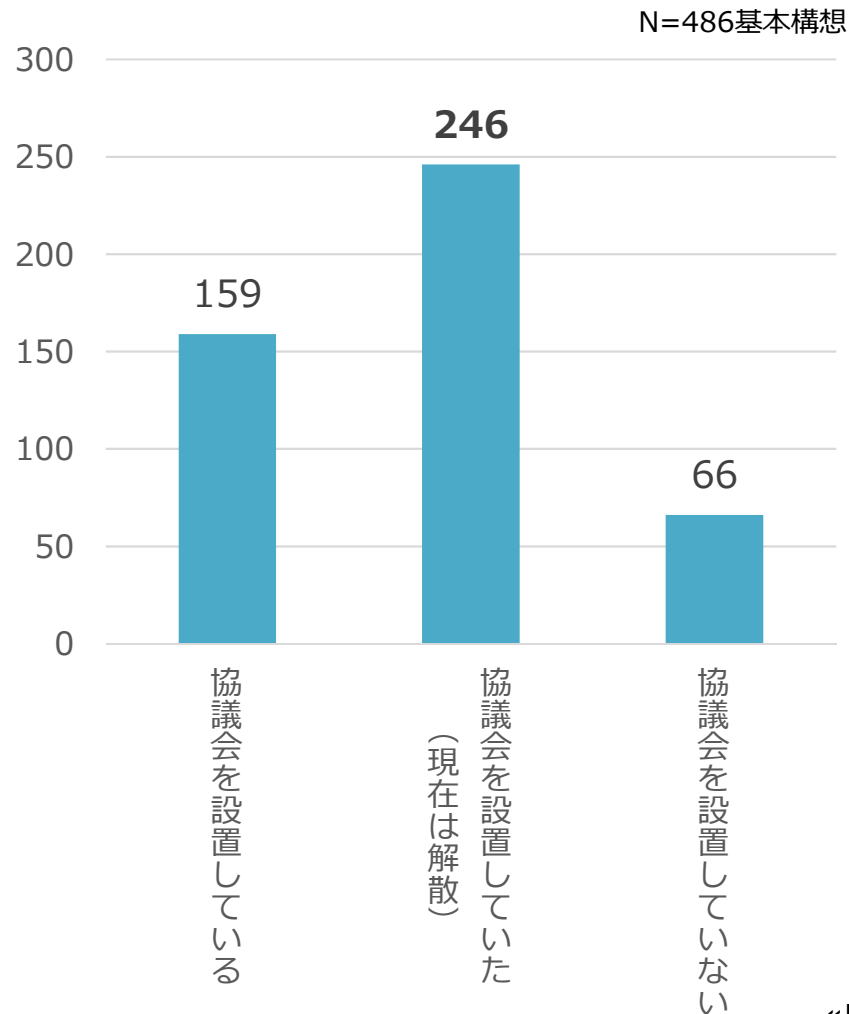
以下のような留意点のほか、特に、協議会運営の様々な段階において、多様な当事者の特定に配慮した対応を心がけましょう。

協議会全般

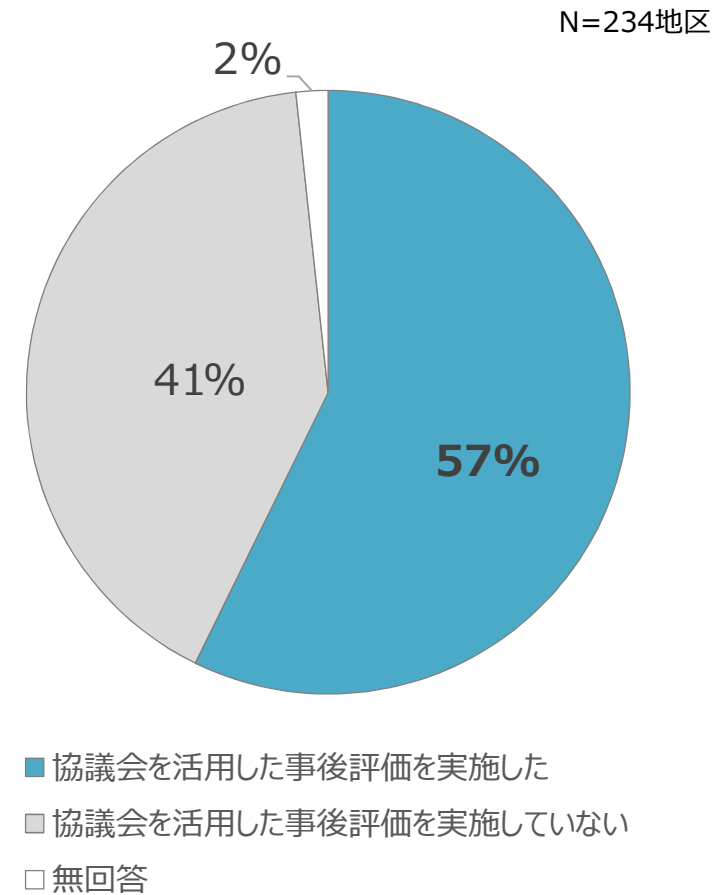
- 事前に十分な**情報提供**が必要
- 検討の**初期段階**からの継続的な議論が必要
 - ⇒ 計画のとりまとめ段階のみではなく、着手・検討の初期段階から継続的に開催
- 施設設置管理者相互の連携・調整
- 特定事業等の**進行管理**や**事後評価**に活用
 - ⇒ 計画作成後も、計画で定められた事項や、基本構想に位置づけられた特定事業等の円滑かつ効果的な実施、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）のためにも活用
- バリアフリーの取組の評価の実施
- **他の協議会等との連携**
 - ⇒ 地域公共交通の整備は地域のバリアフリー化と密接に関連しているため、活性化再生法の法廷会議等との連携が大切

- 当事者参画を図るために協議会を設置している場合が多いが、基本構想作成後に解散していたり、特定事業の進捗管理や事後評価に活用されていなかったりと、継続的な活動が行われている市町村は少ない。

＜協議会の設置の有無＞



＜協議会を活用した事後評価の実施＞



＜出典＞ 『基本構想作成予定等調査（平成31年3月末時点）』

住民参加と意見の反映

マスタープラン及び基本構想の作成にあたっては、協議会の構成員以外の住民や利用者（以下「住民等」）の意見についても反映することが重要です。そのため、様々な手法を活用して住民参加の機会を設けることが求められます。



Point

- ☞ 障害当事者や住民がワークショップ等により、バリアフリーの問題点や課題点の共通認識を持ち、議論が活性化するようにしましょう。
- ☞ 住民等から意見を募ったり、住民参加のワークショップを開催したりする際は、広報活動を徹底することが重要です。

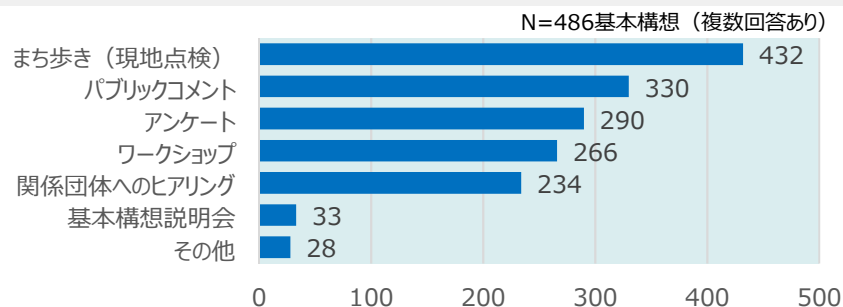
住民参加

バリアフリー法に基づく協議会に参加しない利害関係者からも広く意見を聴くために、作成プロセスに応じて住民参加の機会を確保することが必要です。

住民意見の反映方法

最も多く実施されているのは「まち歩き（現地点検）」です。「ワークショップ」や「関係団体へのヒアリング」は、参加者が様々な障害特性を知ったり、まちのバリアを把握し利用することができる良い手法です。

なお、「パブリックコメント」は総括的に住民の意見を取り入れるものであり、それだけを実施するのではなく、他の反映方法と組み合わせて実施することが必要です。



＜出典＞『基本構想作成予定等調査（平成31年3月末時点）』

住民等の意見反映にあたっての留意点

各手法を組み合わせる

各手法の特性を踏まえ、複数の手法を組み合わせることにより相互に補完し、実施効果を高めることが重要。

対象者の特性に合わせ、様々な方法を検討する

可能な限り幅広く意見を聴取するためには、対象者の特性を理解し、それに応じた方法を検討する必要がある。

1つの手法で幅広く網羅することは困難であり、それぞれの特性に配慮した方法を採用することが望ましい。

高齢者同士や同様の障害のある人同士でも意見が異なる場合がある

健康状態や障害の程度は様々であり、意見が異なる場合がある。

このため、一人の意見を全体の意見であるかのように拡大解釈することには注意が必要。

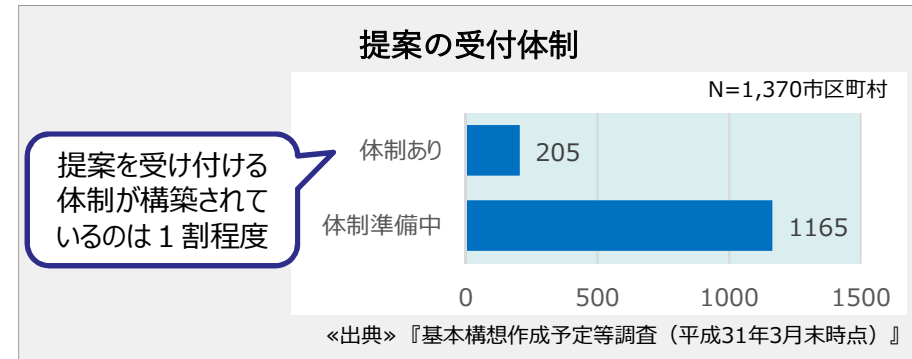
相互理解が図られる機会を設けることも重要

立場や特性の異なる幅広い住民等が一堂に会し、意見交換等を実施することにより、相互の理解が図られる機会を設けることも重要。

■ 住民提案

バリアフリー法において、住民等はマスタープラン又は基本構想の素案を作成して提示することにより、マスタープラン又は基本構想の作成を市町村に対して提案することができる。

提案を受けた市町村は、当該提案に基づきマスタープラン又は基本構想の作成をするか否かについて、遅滞なく公表する必要がある、マスタープラン又は基本構想の作成等をしない場合には、その理由を明らかにする必要がある。



＜基本構想等の住民提案制度の活用方法＞

➤ 住民提案があった場合に積極的に検討すべき旨の加筆（令和2年6月基本方針改正）

- （基本方針（抜粋））
- 基本構想等の作成等に係る提案制度が積極的に活用されるよう環境の整備に努める
 - 提案を受けた際には、**基本構想等の作成等の必要性を判断する機会と捉え、基本構想等の作成等について積極的な検討を行う**
 - 提案を受け**検討した結果作成しない場合でも、地域のニーズに対して必要な説明責任を果たすためその理由を公表する必要がある**

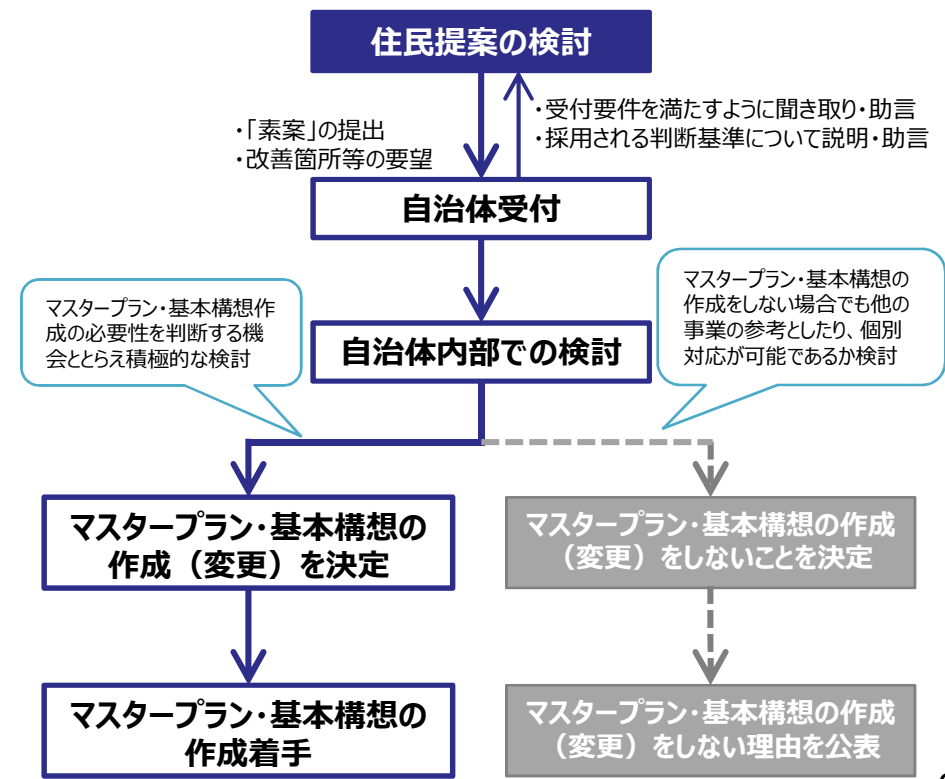
➤ 住民提案制度を活用するためのポイントや具体的な事例を追記

実際に提案を受けたことがある わずか1%未満

13市町村 / 1,387市区町村

《出典》『基本構想作成予定等調査（平成31年3月末時点）』

＜住民提案から計画作成までの手順の一例＞



市町村が取り組むべき体制の整備や検討方法等のポイント（抜粋）

○基本構想の素案について

- 基本構想等の素案には、基本的に、①生活関連施設、②それをつなぐルート（どのようなルートを使うか）、③どのように改善して欲しいかが記載されていれば、素案として成立。
⇒ 上記①～③を踏まえて、どのようなものを素案として住民に求めるかは、各市町村が設定することが望めます。

○住民提案制度の周知について

- 住民提案を受ける前から、提案の受理後、計画の検討中、計画作成後まで、住民に対して住民提案制度の継続的な周知が望めます。
（例）ホームページや広報での公表、出前講座等での説明、作成の手引き等の作成・公表、素案作成に係る事前相談の受付等

○住民提案への市町村の支援について

- 住民提案を支援するため、①提案者への支援、②提案を受けた際の手続き、検討体制の明確化等、③関係者間の相互理解を促す仕組み・工夫などの市町村の適切な体制、仕組みの構築が望めます。

住民組織の提案による簡易な基本構想（素案）の例＜茨城県土浦市＞

土浦市では、バリアフリー新法に基づく住民提案制度ができる前から、市民団体がまちのバリアフリー化に向けた取組みを進めていました。電車やバスの乗車点検、シンポジウム、勉強会などを経て作成されたバリアフリー基本構想（素案）が、平成19年7月に市へ提案されました。

○基本構想の素案について

提案された基本構想（素案）は、以下の3項目が示された簡易なものです。

- 基本構想策定は、高齢者・障害者がよく利用し、観光客も多い土浦駅周辺～土浦港、ショッピングモール505～亀城公園までを一体的に整備すること。（⇒①生活関連施設、②それをつなぐルートに対応）
- 基本構想策定・推進は、企画から現場の調査、施工、事後評価に至るまで高齢者・障害者等当事者が深く関与できる参画の仕組みをつくること。
- ユーザーエキスパート※や、参加したい人すべてが参加できる公募の仕組みをつくること。

※ユーザーエキスパート：自分自身や近親者が障害を持っている等の理由でバリアフリーに詳しい方。

提案を行った市民団体から

「市の担当者や事業者も含め、誰でも参加できる意見交換会の開催を求めました。意見交換会で、理解と信頼を深めることができました。」

土浦市からのアドバイス

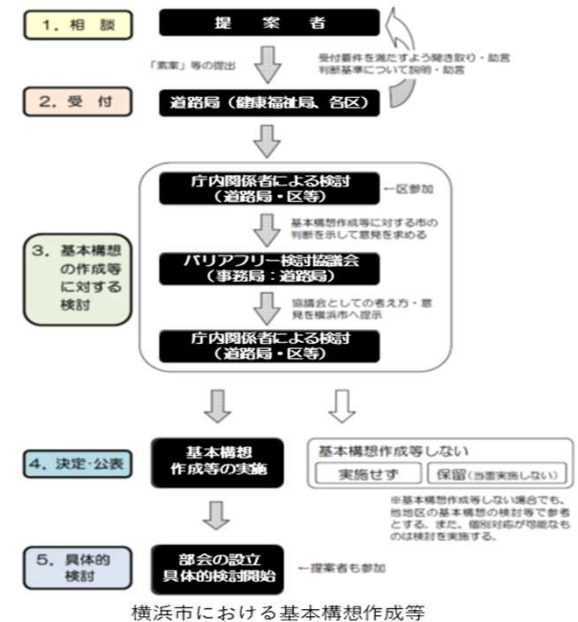
「住民提案の動きがある団体の情報があつた際には、積極的に協働し提案提出につなげることで、ニーズを早期に把握するとともに、自治体の政策にある程度沿った提案につなげることができると思います。」

住民提案に対する市町村の充実した支援の例 ＜神奈川県横浜市＞

横浜国立大学と周辺地域自治会が、以前から「まちづくりワークショップ」を開催し、地域環境について検討を行っていました。羽沢横浜国大駅（令和元年11月開業）に伴い駅周辺のバリアフリー化について検討を行い、その成果として住民提案を行いました。

○住民提案制度の周知について

- 横浜市では、「バリアフリー基本構想作成等の提案の手引き」を平成22年3月に作成してホームページで公開しています。
- 出前講座等で基本構想について説明を行っています。



横浜市が感じた住民提案を受けるメリット

- 地域のニーズを知ることができます。
- バリアフリーに対して地域の関心が高まります。
- 地元発意のため庁内の関係部署（福祉部門や財政部門）への事業実施の説明がしやすいです。

民間事業者との調整

マスタープラン及び基本構想制度では、旅客施設、建築物等が特定事業の対象とされており、これらの施設のうち多数の高齢者、障害者等が利用する施設については、**公共施設、民間施設の別を問わず、生活関連施設として設定**することが求められています。

民間事業者により設置・管理される施設も多く含まれることから、**民間事業者との円滑な調整が不可欠**になります。



Point

☞ 生活関連施設として設定される施設の設置・管理者に対して、ワークショップやワーキンググループ（WG）の開催により、基本構想の趣旨や事業の必要性の理解を深めましょう。

■ 民間事業者との連携体制

多くの高齢者、障害者等が利用する施設については、公共・民間を問わず生活関連施設として設定することが求められている。

特に生活関連施設として設定される旅客施設や建築物、路外駐車場等の多くは民間事業者により設置・管理されているため、連携体制を築くことが必要。

■ 部会・ワーキンググループ（協議会下部組織）の設置

マスタープラン・基本構想に位置づける生活関連施設に商業施設等の民間施設が多数含まれる場合、関係する民間事業者数も多くなるため、このような場合に、協議会の下部組織として民間事業者や地区住民による「部会（事業者部会・住民部会）」等を設置することも考えられる。

部会の代表者や主要メンバーを協議会へ参加させることにより、協議会との連携・調整を円滑に図ることも重要。

■ 民間事業者と調整を図る上での留意点

バリアフリー法におけるマスタープラン・基本構想制度に馴染みのない民間事業者に対しては、基本構想制度等の趣旨や事業の必要性、計画期間等を丁寧に説明し、協力を得られるようにすることが重要。

民間事業者との調整を円滑に進めるための工夫

- ✓ 関係事業者・行政機関等で構成される部会を設置し、関係者とともに検討を実施
- ✓ 関係事業者にワークショップに参加してもらい、市民と事業者が協働して基本構想の作成にあたる
- ✓ 委員会以外にワーキンググループを設置し、関係事業者に参加してもらう
- ✓ 関係事業者と意見交換を繰り返し、理解を求める

都道府県による市町村に対する支援について

マスタープラン及び基本構想を作成する自治体は、必要に応じて都道府県から必要な助言その他の援助を求めることができます。

このため、都道府県は、市町村によるマスタープラン及び基本構想の作成を促進するため、市町村の境界を越えた面的バリアフリー化の調整の仲介等や、他の市町村の作成事例等の提供を行うなど、**広域的な見地から支援することが重要**です。



Point

まずは管内の市町村のマスタープランや基本構想の作成状況を把握することから始め、市町村の担当者と対話しながら必要な支援を行っていきましょう。

市町村が都道府県に期待する主な役割

- 地方公共団体規模別の**先進事例の紹介**
- 基本構想等作成に関する**勉強会やセミナーの開催**
- 基本構想等の作成・見直し時の**財政・人的支援**
- 具体の事業を実施する際の**関係機関等との調整**
- 旅客施設が市町村境界に存する場合などの**広域的な見地からの調整**
- 協議会への参画
- 各施設設置管理者に対する**特定事業計画作成の働きかけ**
- 施設設置管理者としての**意見・協力**
- 県内市町村における**共通運用ルールなどのとりまとめ**

等

◀出典▶ 『基本構想作成における都道府県の関与の実態把握等に関するアンケート調査（平成30年度）』

管内市区町村の作成状況の提供 ＜神奈川県＞

都道府県のホームページにおいて管内市町村の基本構想の作成状況を提供しており、基本構想未作成の市町村等に対して、先進事例を提供する有効な手段となっている。

＜神奈川県ホームページより＞



財政的支援＜東京都＞

東京都では、鉄道駅総合バリアフリー推進事業に要する経費の一部を補助する支援事業を行っており、本事業の中で、マスタープラン・基本構想の作成が補助対象となっている。

■移動等円滑化促進方針

補助対象者：バリアフリー法第24条の2に規定する移動等円滑化促進方針を策定する区市町村
補助対象経費：促進方針の策定に必要な経費
補助率：国1/2、都1/4、区市町村1/4

国	都	区市町村
1/2	1/4	1/4

地域公共交通確保維持改善事業費補助金
上限額：250万円（国費補助を受ける場合は、国費補助額の1/2以内）

■バリアフリー基本構想

補助対象者：バリアフリー法第25条に規定する基本構想を策定する区市町村
補助対象経費：基本構想の策定に必要な経費
①補助率：（社会資本整備総合交付金の場合）
国1/3、都1/3、区市町村1/3

国	都	区市町村
1/3	1/3	1/3

社会資本整備総合交付金
②補助率：地域公共交通確保維持改善事業費補助金の場合
⇒左記、移動等円滑化促進方針と同様

6. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン） 作成のポイント

マスタープラン作成における全体的な留意点

マスタープランの記載事項に関しては、バリアフリー法の基本方針において、いくつかの全般的な留意点が示されています。

特に、自治体としてのバリアフリー方針の明確化のほか、マスタープランの内容についての各種計画等との整合、地域特性への配慮、関係者の意見を反映したマスタープランの作成等に留意する必要があります。



Point

- 基本的な方針や、設定する生活関連施設と生活関連経路についてどのように移動等円滑化を図るのかについての目標を明確に設定し、各関係者間の共通認識をしっかりと持ちましょう。
- マスタープランを作成するうえで、各種計画と整合を図ることが大切です。各自治体で決められている計画について庁内で情報共有し、マスタープランを作成しましょう。

■ 目標の明確化

マスタープランの位置づけ、自治体及び促進地区における現状や課題を府あえたうえで、どのようなバリアフリー化を実現していくのか、可能な限り明確な目標を設定。

この際、事業の具体化ができる段階で基本構想へと移行していくことも想定。

■ 各種計画等との整合

バリアフリー法で求められている都市計画や地域公共交通計画との調和以外にも、関係する各種計画等との連携・整合も重要。

■ 国が示しているバリアフリーに関するガイドライン等の理解

■ 地域特性への配慮

■ 関係者の意見を反映したマスタープランの作成

協議会の活用等により、多様な高齢者、障害者等の意見がマスタープランに十分に反映されるよう努めることが重要。

■ 段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）

計画作成の事前の検討段階から、事後の評価の段階まで、高齢者、障害者等の利用者や住民等が積極的に参加し、この参加プロセスを経た知見を共有、スパイラルアップを図ることが重要。

バリアフリー法に基づく概ね5年ごとの状況把握や見直しもあらかじめ位置づけることが重要。

■ 移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保

令和2年のバリアフリー法改正により、ハード整備のみならず「心のバリアフリー」などのソフト対策の強化の観点からも明記が必要。

マスタープランに明示すべき事項

マスタープランに明示すべき事項については、バリアフリー法（第24条の2等）に規定されています。

※次の1～8のうち、1，6，8については任意記載事項。



Point

- ☞ ひとつのマスタープランで複数の移動等円滑化促進地区を設定することや、1自治体が複数のマスタープランを作成することが可能です。
- ☞ マスタープランにおいて、移動等円滑化促進地区に限らず、市全体の方針を設定することが望ましいです。
- ☞ 令和2年5月のバリアフリー法改正以降、「心のバリアフリー」に関する事項はマスタープランの必須記載事項となっています。

1. 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針

①マスタープランの位置づけ

各種計画等との整合に留意して記載。

②マスタープランの計画期間

③マスタープランを作成する背景・理由

地区の現状や課題を踏まえ、高齢者、障害者等の人口や施設の利用状況等の現状や課題も考慮し、作成する理由を記載。

④移動等円滑化促進地区の特性

地区の位置づけ、交通の状況や施設の集積状況からみた拠点性等、地区が有する特性を記載。

⑤地区の特性を踏まえた移動等円滑化の基本的な考え方

2. 移動等円滑化促進地区位置及び区域

地区の位置や範囲、境界設定の考え方、地区面積を記載。

3. 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項

地区の実情から、生活関連施設及び生活関連経路を選定、これらのバリアフリー化の方針を記載。

4. 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項

移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」が果たす役割や重要性、具体的な取組について記載。

5. 行為の届出等に関する事項

旅客施設や道路等について、市町村に事前に届出をすべき範囲を記載。

6. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項

市町村がバリアフリーマップを作成する場合等、市町村の求めに応じた施設設置管理者が提供する情報について具体的に記載。

7. その他、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に必要な事項

8. 移動等円滑化促進方針の評価に関する事項

マスタープラン作成後の評価・見直しに向けた方策や、協議会等の活用方策等の住民参加や住民意見の反映方策を明記。

移動等円滑化促進地区の設定

移動等円滑化促進地区の要件は、バリアフリー法に定められています。各自治体においては、その要件を満たす地区が複数存在することが想定されます。

このような場合には、すべてを移動等円滑化促進地区に指定することが理想ですが、指標やデータ等に基づく分析により優先順位を定め、順に移動等円滑化促進地区を設定していくことも考えられます。



Point

☞ 指標やデータ等に基づく分析を行い、移動等円滑化促進地区を定める事が求められます。

■ 移動等円滑化促進地区の要件

移動等円滑化促進地区の要件は、バリアフリー法及び基本方針において、次の(1)～(3)のように定められており、基本方針において、その指針となる考え方が次の(4)も含めて、以下のとおり示されている。

(1) 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区

基本方針では、原則として**生活関連施設が概ね3以上**あることとしています。また、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区としています。なお、旅客施設を含まない移動等円滑化促進地区の設定も可能です。

(2) 生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区

(略)

(3) バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

(略)

(4) 境界の設定等

(略)

基本方針において示されている上記のような考え方を参考としつつ、生活関連施設や生活関連経路の設定については、「4-4 生活関連施設・生活関連経路の設定」で示している考え方や留意点を踏まえて、**地域の実情に応じて地区の設定を行うことが重要**です。

旅客施設及び特別特定建築物の限定が削除され、**全ての生活関連施設が3以上あれば対象**になる（地域の実情に応じて設定しやすく）

「徒歩圏内」の考え方の目安としての「面積約400ha未満の地区」が削除され、**柔軟な地区設定が可能**になる

■ 移動等円滑化促進地区の設定

移動等円滑化促進地区の要件を満たす候補地区は、複数存在することが想定され、これらすべてを地区設定するほか、以下のような評価指標等を活用し、優先順位の高い地区から順次マスタープランに位置づけていくことも考えられる。

候補地区の優先度を検証するための評価指標例

調査項目		参考データ
①生活関連施設の分布状況		
②人口分布	常住人口、昼間人口 高齢者人口 障害者人口	町丁目別人口・年齢別人口 障害手帳所持者
③公共交通の状況	旅客施設利用者数 バス運行回数	複数の場合には路線別 複数の場合には路線別
④地区の位置づけ	地区の位置づけ 将来の整備の方向性	上位・関連計画による位置づけ
⑤将来プロジェクト	再開発事業、区画整理事業、駅前広場整備事業その他 面整備計画の有無	

移動等円滑化促進地区の設定

移動等円滑化促進地区の設定事例 <富山県射水市>

- (A) 射水市都市計画マスタープラン又はバリアフリーや都市整備に関する関連計画に位置付けられている地区を考慮し、移動等円滑化促進地区を設定
- (A-1) 射水市都市計画マスタープラン全体構想に位置付けられている都市中核拠点（複合交流施設周辺、小杉駅及び本庁舎周辺）
 - (A-2) 小杉駅周辺地区バリアフリー整備基本構想に位置付けられている重点整備地区
 - (A-3) 都市再生整備計画に位置付けられている地区（小杉地区、新湊地区、(大門・大島地区)）
- (B) 生活関連施設の徒歩圏内にある地区を、移動等円滑化促進地区に設定
- (B-1) 重点整備地区の設定がある地区は、重点整備地区を包含
 - (B-2) 重点整備地区の設定がない地区は、主要旅客施設から概ね半径500m圏内の地区を選定
- (C) 地区面積は、概ね400ha未満に設定（境界は、道路等の地形地物により区分）
- (D) 生活関連施設の立地・集積状況を踏まえ、移動等円滑化促進地区を設定
- (D-1) 生活関連施設のうち、旅客施設又は特別特定建築物（床面積2,000㎡以上）に該当するものが概ね3施設以上所在する地区を選定
 - (D-2) (D-1)の施設のうち、高齢者が障がい者等の利用頻度が高く、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる施設を含む地区（既往アンケート調査や関係者ヒアリング調査の結果を反映）
- (E) 高齢者人口の集積状況（人口密度）やまちづくりの状況を踏まえ、移動等円滑化促進地区を設定

① 移動等円滑化促進地区及び生活関連経路（小杉地区）



② 移動等円滑化促進地区の特性（小杉地区）

設定の考え方	移動等円滑化促進地区の特性
(A) 市の上位・関連計画への位置付け	・「都市中核拠点」（射水市都市計画マスタープラン全体構想） ・重点整備地区（小杉駅周辺地区バリアフリー基本構想） ・都市再生整備計画区域（小杉地区）
(B) 生活関連施設の徒歩圏内にある地区	・重点整備地区を包含
(C) 地区面積	・約200ha
(D) 生活関連施設の立地・集積状況	・計34施設的生活関連施設のうち、旅客施設又は特別特定建築物（床面積2,000㎡以上）に該当するものが計8施設所在
(E) 高齢者人口の集積状況やまちづくりの状況	・高齢者人口密度が高い地区を網羅 ・小杉駅周辺地区では、地区の再生に向けたまちづくりが活発化

既存の基本構想や関連計画に設定されている地区のほか、生活関連施設の立地やアンケート・ヒアリング調査の結果を踏まえた地区を追加して設定。

移動等円滑化促進地区の設定事例 <福岡県飯塚市>

STEP 1: 高齢者や障がい者を含む多くの方がよく利用する公共施設や商業施設などの施設を選定（生活関連施設の設定）

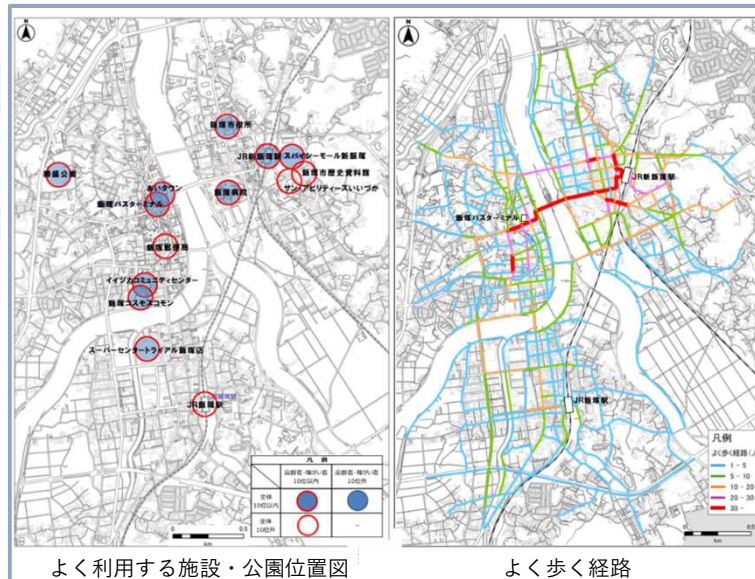
STEP 2: STEP 1で選定した施設間を結び、バリアフリーへの配慮が必要な経路を選定（生活関連経路の設定）

STEP 3: 選定した施設・経路を踏まえて移動等円滑化促進地区の具体的な範囲を決定

・選定した施設・経路をもとに、「飯塚市立地適正化計画」における「中心拠点型都市機能誘導区域」内を目安として、道路や河川的位置などを踏まえながら、移動等円滑化促進地区の具体的な範囲を決定します。

移動等円滑化促進地区の設定方法

アンケート調査の結果からGIS等を用いてより多くの方が使用している施設や経路を選定し、生活関連施設及び生活関連経路を設定したうえで、それらをもとに移動等円滑化促進地区を設定。



よく利用する施設・公園位置図

よく歩く経路



移動等円滑化促進地区

生活関連施設・生活関連経路の設定

生活関連施設には、相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設等多様な施設を位置づけることを想定しています。

生活関連経路は、生活関連施設相互の経路であり、生活関連施設へのアクセス動線や地区の回遊性等に配慮する必要があります。

「生活関連施設・生活関連経路の設定」にも、**柔軟な地区設定が可能**となる生活関連施設・生活関連経路の設定のポイントを追記



Point (追記部分)

- ☞ 生活関連経路が接続される施設だけでなく、地域の生活関連施設の集積度合いを示すためにも、地区内の生活関連施設の把握に努める。
- ☞ 生活関連経路は、全ての施設相互間の経路が設定できなくても、優先順位が高いものや位置づけの調整が整ったものから順次位置づけていくことが重要。

生活関連施設の設定

公共・民間問わず様々な施設が該当することから以下を考慮。

常に多数の人が利用する施設を選定する

旅客施設や大規模商業施設等については、高齢者障害者等だけでなく妊産婦等の利用も想定されるため、施設利用者数や入場者数を考慮して設定。

公共施設は率先して位置づけることにより、地域のバリアフリー化をけん引。

高齢者、障害者等の利用が多い施設を選定する

福祉サービス施設や地域活動支援センター等の高齢者、障害者等の利用が多い施設は生活関連施設としての優先度が高い。

生活関連施設の設定にあたっての留意点

- 既に移動円滑化されている施設でも、生活関連施設として位置づけ建物や道路といった施設等が**一体的に整備されることに意義**があるため、すでにバリアフリー化されていると判断される施設でも、そこに至る経路のバリアフリー化が必要である場合は、生活関連施設として位置づけ。

生活関連経路の設定

施設間の移動のしやすさを高めるよう経路を確保することが必要。

より多くの人が利用する経路を選定する

生活関連施設を訪れる人等の利用頻度が高い経路や交通量が多い経路を優先的に選定。

生活関連施設相互のネットワークを確保する

地区内のネットワークを構成するほか、複数方向からのアクセスの確保が望ましい。

隣接自治体との連続性を確保する

生活関連施設に隣接する自治体とも連続性のある経路を設定。

生活関連経路の設定にあたっての留意点

- 既に移動円滑化されている経路でも、生活関連経路として位置づけ
- 特定道路への指定について
 - 基本構想における生活関連経路は原則として全て特定道路として指定されるため、マスタープランにおける生活関連経路の指定に当たっては、将来的な指定の可能性を念頭に置きつつ検討。

心のバリアフリー

高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活ができるようにするためには、施設整備（ハード面）だけではなく、高齢者、障害者等の特性を理解し支え合うという「心のバリアフリー」が重要です。マスタープランでは、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の必要性や実施主体、取組内容等を具体的に記載することが必要です。



Point

- ☞ すべての国民が、高齢者や障害者等に対して生活場面に応じた創意工夫、柔軟な対応を講じていくことが大切です。
- ☞ R2.5月の法改正により、必須記載事項にもなったため、「心のバリアフリー」に対する理解を深めるために、その必要性について丁寧に説明するとともに、次のステップとして、実際の行動に移していくための多様な施策を推進しましょう。

「心のバリアフリー」とは

様々な心身の特性や考え方を持つすべてのひとが相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。

- ①障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- ②障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- ③自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。
（「ユニバーサルデザイン2020行動計画」抜粋）

障害の社会モデル

障害者が日常・社会生活で受ける制限は、社会における様々な障壁と早退することによって生ずるものという考え方。

障害者にとって社会にある障壁は、事物、制度、慣行、観念等の様々なものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を受ける状態をつくっており、社会の責務としてこの障壁を取り除くために必要な施策を検討することが重要。

マスタープランに記載する「心のバリアフリー」に関する基本的な内容

（1）移動等円滑化促進地区における移動等円滑化に住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保が果たす役割

- ① 住民や生活関連施設の職員等の関係者が、**困っている高齢者、障害者等を手助けすること**や、車両の優先席、車椅子使用者用駐車施設等の**移動等円滑化が図られた施設を高齢者、障害者等が円滑に利用できるように配慮すること**など、**住民その他の関係者の理解及び協力が必要であること**。
- ② 市町村や移動等円滑化促進地区内の施設設置管理者等が、**児童、生徒等への教育活動や、住民、職員等に対する啓発活動等を行うことが重要であること**。

（2）住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保に関する関係者の取組

- ① **児童、生徒等に対するバリアフリー教室や住民向けのバリアフリーに関するセミナーの開催等**、住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保に関する市町村の取組の内容
- ② **施設や車両等の利用者に対する優先席、車椅子使用者用駐車施設等の利用に係る適正な配慮についての啓発活動の実施等**、住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保に関する施設設置管理者の取組の内容
- ③ **バリアフリー教室への参加等**、住民、施設及び車両等の利用者等の取組の内容

■「心のバリアフリー」に関する施策

以下のような多様な教育・広報・啓発活動を地域の実情に応じて選定して位置づけていくことが重要。

地区の移動等円滑化に資する取組であれば、地区外で行うものや、生活関連施設の職員や通勤者等の地区の十員以外の者を対象としたものを記載することができる。

（１）実際の行動につなげるための教育活動の推進

- 支援を必要とする方を手助けできるよう、その方法等を解説した**住民向けマニュアルの作成・普及**
- 児童生徒と障害者等との交流促進や車椅子・アイマスクを用いた体験等による**小学校・中学校・高等学校における教育活動の推進**
- 行政機関や企業等の職員が様々な人の多様なニーズにきめ細やかな配慮と対応をできるようにする**接遇マニュアルや教育プログラムの普及・啓発**
- 公共交通機関等を活用しながら高齢者や障害者等の移動の困難さを疑似体験するとともにサポートの方法について学ぶ**「バリアフリー教室」の開催**
- 障害のない人が当事者と関わりをもつことで障害者の特性を理解できるよう**当事者参加型の教育プログラム（ブラインドサッカーやフロアバレー等）等の実施**

（２）理解を深めるための啓発・広報活動の推進

- バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に関する功績のあった者に対する表彰等による**優れた取組の普及・啓発の促進**
- 高齢者、障害者、妊産婦等の抱える困難やニーズ理解の促進のための**各種障害を対象としたマーク・高齢運転者標識・マタニティマーク等の普及**
- 住民の正しい理解を深めるための啓発・広報活動の実施**

「心のバリアフリー」に関する記載事例 <岩手県遠野市>

【基本方針１】ともに支え合う心のバリアフリーの推進

高齢者や障がい者等が安心して日常生活や社会生活が送れるようにするため、施設整備（ハード面）だけではなく、市民一人ひとりがバリアフリーに対して正しく理解し、互いに協力し合う地域社会づくりが重要です。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、バラスポーツをはじめ、障がいのある人との触れ合い等の体験活動を通じて、「心のバリアフリー」を身につけ、すべての人が助け合い、共に生きていく社会（共生社会）を重点的に推進します。

<方向性>

・バラスポーツの体験により、障がい者への理解を深めるとともに、バラスポーツを通じて障がいのある人との交流を図り、心の障壁を取り払うように努めます。

・市民に幅広くバリアフリーへの意識を高めるための「障がい理解教室（研修）」を開催するほか、関係団体等の活動紹介などを市広報・HP等を通じて行い、市民に対する教育活動・学習機会を提供していきます。取組の実施に向けては関係機関との密接な連携を図ります。

・妊産婦への気配りを促す「マタニティマーク」や障がい者に関するマークなど、各種取組の紹介や市広報・HP等を通じて周知することにより、マナーの向上、日常的に困っている人に自然と手を差し伸べる意識啓発に努めます。



遠野市のマスタープランでは、マスタープランの根幹となる「基本方針」において「ともに支え合う心のバリアフリーの推進」を最初に位置づけて、理解や協力の重要性や取組の方向性を明示しています。

地方運輸局等が主催するバリアフリー教室等をご活用ください

国土交通省では、地方運輸局等の主催により、全国各都市において「バリアフリー教室」を実施しています。国民が高齢者・障害者等に対する介助等の体験を行うことを通じて、バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者・障害者等に対し、自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指しています。

届出制度について

マスタープラン制度では、交通モード（移動手段）間の移動が行われる施設（＝交通結節点）である旅客施設及び道路（駅前広場等）に関し、改良等を行う場合について、一定の要件のもとに事前の届出義務を課しています。これは、移動等円滑化促進方針と整合のとれたものにする事で、施設間の移動の連続性を担保することを目的としたものです。



Point

- 届出制度を活用すること等により、施設設置管理者が異なる施設間であっても、移動の連続性を確保することが重要です。
- また、届出制度の対象とならない箇所においても、移動の連続性を確保するために施設間の連携を図っていくことが大切です。

届出制度の概要

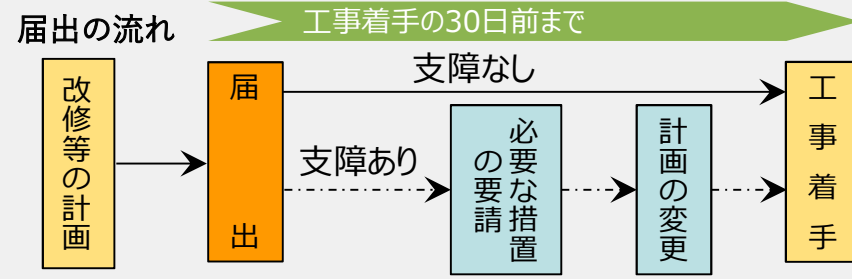
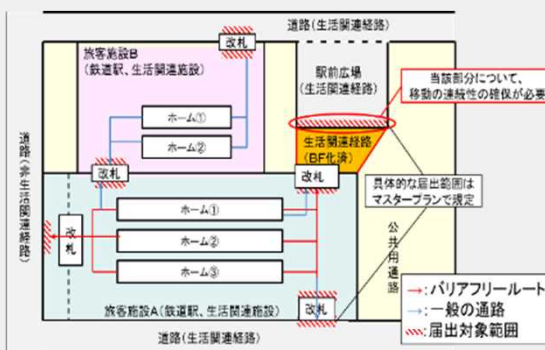
旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合に、**事前に改修工事の内容等を市町村に届け出**てもらうことにより、連続したバリアフリー化が確保されるよう改修内容を変更する等の要請を行うことができるなど、**施設間の連携を図る**ことができる制度。

届出制度の対象の設定

届出義務者が容易に判断できるように定めることが必要。

届出対象範囲：以下の施設間の出入口部分が対象

- 生活関連施設である旅客施設：
 - ・他の生活関連旅客施設
 - ・生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設
- 生活関連経路である道路：
 - ・生活関連旅客施設
 - ・市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設



届出制度の記載事例 <三重県伊勢市>

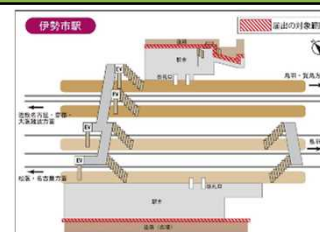
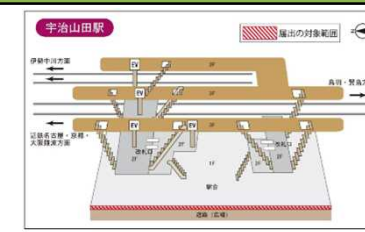


図 11 伊勢市における届出制度の対象範囲



宇治山田駅における届出制度の対象範囲

伊勢市のマスタープランでは、行為の届出が必要となる場所について、該当する旅客施設の名称のほか、左図のような対象範囲の模式図を掲載することにより、届出の対象となりうる範囲が伝わるような記載となっています。

※詳細な届出範囲は、事業実施の際に事業者等との協議のうえで、確定するものとしているとのこと。

施設設置管理者からの情報提供について

※パブリックコメント掲載案（事例を除く）

マスタープランにバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設の管理者等は、市町村の求めに応じて、バリアフリーの状況について、旅客施設及び道路については情報提供しなければならない旨を、建築物、路外駐車場及び公園については情報提供に努めなければならない旨をバリアフリー法において規定しており、円滑な情報収集が可能となります。



Point

情報提供の内容を定めるにあたっては、高齢者、障害者や施設設置管理者等の関係者の意見を踏まえて、施設設置管理者に過度な負担が生じないように配慮しつつ、高齢者、障害者等にとって必要な情報が得られるようにすることが重要です。

市町村による情報の収集、整理及び提供

市町村は施設設置管理者に対して、マスタープランに基づき情報の提供を求めることができる。

施設設置管理者に求める情報提供の内容を定めるにあたっては、協議会を活用するなどにより、施設設置管理者に過度な負担が生じないように配慮しつつ、高齢者、障害者等にとって必要な情報が得られるように、明確に示すことが必要。

バリアフリーマップについて

高齢者、障害者等が利用可能な施設や経路を選択できるようにするためには、これらの施設や経路が所在する場所を示したバリアフリーマップ等を作成することが効果的。

毎年の施設設置管理者からの情報提供の仕組み<山口県宇部市>

1) 施設設置管理者からの情報提供

各施設におけるバリアフリー設備の有無及び設置箇所等は、高齢者、障害者等が当該施設を利用するために必要な情報となります。

そのため、バリアフリー法においては、マスタープランに市町村が行う情報提供について明記した場合、公共交通事業者等及び道路管理者は、高齢者、障害者等が旅客施設及び道路を利用するために必要となる情報を市町村に提供することが義務付けられています。

また、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等においては、高齢者、障害者が施設を利用するために必要となる情報について、市町村への情報提供が努力義務となります。

提供する事項は、高齢者や障害者等に配慮したエレベーターの設置や便所、駐車施設、その設置箇所などの情報です。

宇部市のマスタープランでは、市においてバリアフリー情報を一元化し公表することを明記し、各施設におけるバリアフリー設備の有無及び設置箇所等の情報を提供するように、施設設置管理者に求めています。

2) 情報の整理及び提供

市は各施設設置管理者から報告された情報を整理し、ホームページ等に公開することでバリアフリー情報の一元化を進めていきます。

なお、各施設設置管理者は、当該年度の末日までに市への報告をお願いします。

マスタープラン作成過程でのまち歩き点検・バリアフリーマップ作成の事例<岩手県遠野市>



小学生によるまち歩きの様子



障害当事者を含む住民によるまち歩き点検の結果

「遠野市バリアフリーマスタープラン」の策定にあたり、障害のある人と障害のない人が一緒にまち歩き点検を行い、市街地のバリアについて調査を実施したほか、小学生も学校周辺のバリアについて調査しバリアフリーマップを作成。

視覚障害者、聴覚・言語障害者、発達障害者等に対しては、必要な情報を得ることができるようにするための工夫が必要です。音声案内や電光掲示板での情報提供だけでなく、複合的な取組が重要になってきます。

一方、知的障害者や外国人等に対しては、誤認識が起こりにくく分かりやすい絵文字（ピクトグラム）を使用する等の工夫が必要になります。



Point

障害種別によって、配慮や工夫の方法は異なってきます。可能な限りすべての障害者が公平に情報を取得できるような配慮をすることが大切です。

例：音声情報や電光掲示板、テキスト資料・点字資料の掲載や簡便なイラスト資料の配布

情報アクセス・コミュニケーション施策

視覚障害者、聴覚・言語障害者等にとって、日常生活の場面における情報アクセス・コミュニケーションの保障や支援は十分とはいえません。

障害者権利条約では、手話や文字表示、触覚等、意思疎通のある形態、手段、様式をコミュニケーションと定義し、自ら選択するコミュニケーションにより、表現及び意志の自由についての権利を行使することを確保する措置を取ると規定されており、より一層の支援の充実が求められている。

情報アクセス・コミュニケーション施策としては、コミュニケーション支援ボードを活用するといった身近な取組から、情報提供装置やICTを活用する等のハード整備と一体化した取組まで、様々な形態が考えられる。

なお、情報アクセス・コミュニケーション施策を示す場合には、次のような事例とともに、「参考資料編第1章 障害等種別とその特性」を参照し、障害者の特性を理解した上で検討することが重要。

コミュニケーション支援ボードの事例 <東京都荒川区>

コミュニケーションを取ることが困難な障害者（発達障害者、知的障害者、聴覚・言語障害者等）が意思を表示できるよう、意思確認や要望の内容を絵カードにし、それを指さすことで災害時等にもボランティア等が意思の確認ができる荒川区コミュニケーション支援ボード（東京都荒川区作成）

情報保障の事例 <東京都荒川区>

その他の取組

マスタープランは、市町村の発意や主体性に基づいて自由な発想で作成されるものなので、基本方針に記載のマスタープランの指針となるべき事項に定められていないことについても、記載することが望ましいとされています。



Point

- 「都市部」、「地方部」では実状が異なるように、各地域の抱える課題は異なるため、それぞれの地域特性に応じた対応が必要になります。
- ここまでに紹介してきたバリアフリー化のための施策や取組以外にも、市町村の自由な発想で、地域におけるハード・ソフト両面の面的なバリアフリー化を推進するための取組を記載することが求められています。

■ 地域特性による差異

都市部においてはバリアフリー化が必要な施設が多く、関係する事業者も多岐にわたるため、複数の事業者との調整を工夫する必要がある。

地方部では、公共交通機関の利用者が少ないため、生活関連経路のバリアフリー化への理解を得ることが難しいことも考えられます。バリアフリー事業への理解を促すために、説明会やワークショップの実施を図っている自治体もある。

多くの観光客が訪れる施設等を含む地区においては、住民だけでなく観光客にも配慮して移動等円滑化を進めることが望ましいと考えられる。

積雪寒冷地において、歩道上の積雪や歩道の凍結は、歩道空間の確保や安全な通行にしばしば支障を生じさせます。積雪寒冷地において作成するマスタープランでは、生活関連経路等における融雪、除雪等の対策についても併せて記載することが望ましいと考えられる。

マスタープランでは、これらの地域特性を十分に考慮した独自の取組や事業の実施が求められる。

■ その他のバリアフリー化の促進に関する取組事例

放置自転車対策

自動車の違法駐車を取り締まりについては、公安委員会が実施する交通安全特定事業等の範囲であるが、放置自転車対策について位置づけることが考えられる。

安全な歩行空間を阻害する行為への対策

歩道上への商品のはみ出し陳列や自動販売機・看板等の設置等、安全な歩行空間確保に支障を及ぼす行為を防止するための指導や活動を位置づけることが考えられる。

工事中のバリアフリー

通路幅員の確保、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置、誘導員の配置等、工事中であっても利用者が安全に安心して歩ける空間の確保、工事情報の提供等が考えられる。

設計・施行者への意識啓発・技術力向上

施設を設計・施工する人たちに対し、バリアフリーの整備に関する意識を高める活動や、技術力を向上させるための支援を行うことが考えられる。

マスタープランの評価・見直し

市町村がマスタープランを作成した場合、概ね5年ごとに、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化に関する措置の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、移動等円滑化促進方針を変更するものとされています。



Point

- ☞ マスタープランでは、協議会を活用して継続的な改善を行い、バリアフリー化の状況把握や事後評価の方法について具体的に示すことが必要です。
- ☞ 協議会を活用して、継続的にバリアフリー化の状況把握を図ることが必要です。
- ☞ PDCAサイクルの実施にあたっては、高齢者、障害当事者等がPDCAの各場面に参加する仕組みを構築することが重要です。

■ 基本的な考え方

マスタープランには、バリアフリー化の状況の把握方法や事後評価の方法についての基本的な考え方を記載することが重要。

具体的には、マスタープランの作成（Plan）後のバリアフリー化の実施（Do）を受けて、その結果を評価（Check）し、必要に応じて見直す（Action）といったPDCAサイクルにより、現状に則した計画となるように継続的に改善を行うという考え方。

このスパイラルアップのサイクルを構築するためには、移動等円滑化促進方針作成に係る事前の検討段階から事後の評価の段階に至るまで、協議会を活用すること等により、高齢者、障害者等の利用者や施設設置管理者等の関係者が積極的に参加し、この参加プロセスを経て得られた知見を共有化し、スパイラルアップを図ることが重要。

また、マスタープランの見直しに止まらず、事業化の目処が立った場合には、基本構想の作成へと移行し、具体的なバリアフリー事業を進めていくことが重要。

なお、法の規定にかかわらず評価等の実施は、毎年度行うなど地域の実情を踏まえて積極的に行うことが望ましい。

7. バリアフリー基本構想作成のポイント

基本構想作成における全体的な留意点

基本構想の記載事項に関しては、バリアフリー法の基本方針において、いくつかの全般的な留意点が示されています。

特に、基本構想や位置づける各種事業についての具体的な目標の明確化のほか、基本構想の内容についての各種計画等との整合、地域特性への配慮、関係者の意見を反映した基本構想の作成等に留意することが必要です。



Point

- ☞ 具体的な事業目標を明確に設定し、各関係者間の共通認識をしっかりと持ちましょう。
- ☞ 基本構想を作成するうえで、各種計画と整合を図ることが大切です。各自治体で決められている計画について庁内で情報共有し、基本構想を作成しましょう。

■ 目標の明確化

市町村、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の実施する各種事業を総合的、一体的に行うため、基本構想には、可能な限り明確な目標を設定。

当面事業の実施見込みがない場合も、検討の方向性等について記載し、事業化に伴い基本構想を適宜変更することも重要。

■ 各種計画等との整合

バリアフリー法で求められている都市計画や地域公共交通計画との調和以外にも、関係する各種計画等との連携・整合も重要。

■ 国が示しているバリアフリーに関するガイドライン等の反映

■ 地域特性への配慮

■ 関係者の意見を反映した基本構想の作成

協議会の活用等により、多様な高齢者、障害者等の意見が基本構想に十分に反映されるよう努めることが重要。

■ 特定事業に関する公的な支援措置

公的な支援措置が講じられる場合には、その内容を明確にすることが重要。

■ 公的支援活用のポイント

■ 段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）

計画作成の事前の検討段階から、事後の評価の段階まで、高齢者、障害者等の利用者や住民等が積極的に参加し、この参加プロセスを経た知見を共有、スパイラルアップを図ることが重要。

バリアフリー法に基づく概ね5年ごとの状況把握や見直しもあらかじめ位置づけることが重要。

■ 移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保

令和2年のバリアフリー法改正により、ハード整備のみならず「心のバリアフリー」などのソフト対策の強化の観点から創設された「教育啓発特定事業」も積極的に位置づけていくことが重要。

基本構想に明示すべき事項

基本構想に明示すべき事項については、バリアフリー法（第25条等）に規定されています。

※次の1～7のうち、1, 4, 7については任意記載事項。



Point

☞ ひとつの基本構想で複数の重点整備地区を設定することや、1自治体が複数の基本構想を作成することが可能です。

1. 重点整備地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針

①基本構想の位置づけ

各種計画等との整合に留意して記載。

②基本構想の計画期間

③基本構想を作成する背景・理由

地区の現状や課題を踏まえ、作成する理由を記載。

④重点整備地区の特性

地区の位置づけ、交通の状況や施設の集積状況からみた拠点性等、地区が有する特性を記載。

⑤地区の特性を踏まえた移動等円滑化の基本的な考え方、事業の目標年次

なお、重点整備地区を複数設定する場合、③～⑤については、地区の特性を踏まえ、それぞれの地区ごとに記載することが必要です。

2. 重点整備地区位置及び区域

地区の位置や範囲、境界設定の考え方、地区面積を記載。

3. 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項

地区の実情から、生活関連施設及び生活関連経路を選定、これらの事業実施の必要性や整備方針等を記載。

4. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項

市町村がバリアフリーマップを作成する場合等、市町村の求めに応じて施設設置管理者が提供する情報について具体的に記載。

5. 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項

「特定事業」や「その他事業」を実施する施設について、事業の種類別に概ねの事業内容（対象施設（整備箇所）、事業者、整備内容、事業実施時期等）について記載。

令和2年のバリアフリー法により創設された「教育啓発特定事業」を位置づけ、ハード・ソフト両面のバリアフリー化を促進することも可能。

6. 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

7. 基本構想の評価に関する事項

①基本構想作成後の特定事業等の実施状況の把握等

基本構想作成後、特定事業が早期に、かつ、目標に沿って進展するよう、事業の実施状況の把握や情報提供、さらには事業者との連絡調整の適切な実施が必要で、その方策を明記することが重要。

②基本構想作成後のスパイラルアップに向けた継続した取組

基本構想作成後の進行管理・事後評価・見直しに向けた方策や、協議会等の活用方策等の住民参加や住民意見の反映方策を明記。

重点整備地区の設定

重点整備地区の要件は、バリアフリー法に定められています。各自治体においては、その要件を満たす地区が複数存在することが想定されます。

このような場合には、すべてを重点整備地区に指定することが理想ですが、指標やデータ等に基づく分析により優先順位を定め、順に重点整備地区を設定していくことも考えられます。



Point

☞ 指標やデータ等に基づく分析を行い、移動等円滑化促進地区を定める事が求められます。

重点整備地区の要件

重点整備地区の要件は、バリアフリー法及び基本方針において、次の（１）～（３）のように定められており、基本方針において、その指針となる考え方が次の（４）も含めて、以下のとおり示されている。

（１）生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区

基本方針では、原則として**生活関連施設が概ね３以上**あることとしています。また、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区としています。なお、旅客施設を含まない移動等円滑化促進地区の設定も可能です。

（２）生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区

（略）

（３）バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

（略）

（４）境界の設定等

（略）

基本方針において示されている上記のような考え方を参考としつつ、生活関連施設や生活関連経路の設定については、「6-4 生活関連施設・生活関連経路の設定」で示している考え方や留意点を踏まえて、**地域の実情に応じて地区の設定を行うことが重要**です。

旅客施設及び特別特定建築物の限定が削除され、**全ての生活関連施設が３以上あれば対象**になる（地域の実情に応じて設定しやすく）

「徒歩圏内」の考え方の目安としての「面積約400ha未満の地区」が削除され、**柔軟な地区設定が可能**になる

重点整備地区の設定

重点整備地区の要件を満たす候補地区は、複数存在することが想定され、これらすべてを地区設定するほか、以下のような評価指標等を活用し、優先順位の高い地区から順次基本構想に位置づけていくことも考えられる。

候補地区の優先度を検証するための評価指標例

調査項目		参考データ
①生活関連施設の分布状況		
②人口分布	常住人口、昼間人口、高齢者人口、障害者人口	町丁目別人口・年齢別人口、障害手帳所持者
③公共交通の状況	旅客施設利用者数、バス運行回数	複数の場合には路線別、複数の場合には路線別
④地区の位置づけ	地区の位置づけ、将来の整備の方向性	上位・関連計画による位置づけ
⑤将来プロジェクト	再開発事業、区画整理事業、駅前広場整備事業その他面整備計画の有無	

重点整備地区の設定

重点整備地区の設定事例 <東京都小金井市>

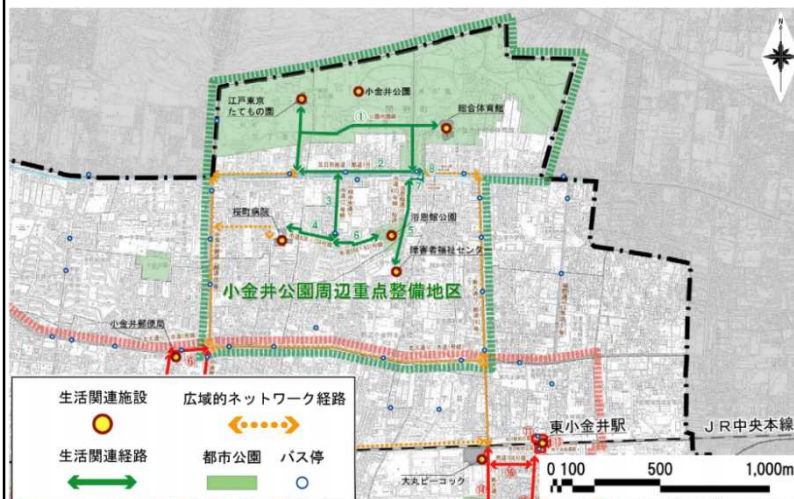
旅客施設を含む重点整備地区

<武蔵小金井駅・東小金井駅・新小金井駅周辺>



旅客施設を含まない重点整備地区

<小金井公園周辺>



地域の実情に合わせて重点整備地区を選定している事例 <和歌山県那智勝浦町>

JR西日本 紀伊勝浦駅は1日の利用者が1,200人程度ですが、

- ・ 徒歩圏域（駅から500m）において高齢者や障害者がよく利用する施設があること
- ・ 町内の他の駅に比べ利用者が多く、また唯一の有人駅であること
- ・ 紀伊勝浦駅には町民以外にも観光客が訪れるためバリアフリー整備効果が高いと考えられる等から重点整備地区として設定されています。

基本構想作成により、駅構内にエレベーターを設置、駅周辺の経路や建築物に対してもバリアフリー化を一体的に推進。

利用者数の少ない駅でも、地域の重要な拠点である駅を中心として、交通事業者の協力のもとバリアフリー化を進めることが可能。

基本構想を作成する際に紀伊勝浦駅のタウンウォッチング（まち歩き点検）を実施。（障害当事者や地区住民、学識経験者とともに交通事業者が参加（全参加者34名）



<タウンウォッチングの際に作成された、紀伊勝浦駅のバリアフリーマップ>

重点整備地区の選定例 <東京都荒川区>

優先順位の評価方法

- 鉄道駅等ごとに、評価項目ごとのスコア（点数）※を計算し、要件ごとの平均スコアを算出し、さらに、各要件の平均スコアの平均を総合スコアとして設定します。
- 総合スコアが高い駅等が、バリアフリー化における現状課題等が多いものと判断し、重点整備地区を設定する上で優先順位が高いものとします。
- 各評価項目のスコア計算方法

※スコア（点数）
各指標での最高評価を「1.00」、最低評価を「0.00」として、その間は直線補完により配点したものを

<データの作成>

- ・ 夜間人口、高齢者人口、障がい者人口：
町丁目別にデータを設定する。
鉄道駅等から500m圏内に該当する町丁目データを集計し、鉄道駅等のデータとします。（DATAi）
- ・ 鉄道駅等の利用者数、平日バス便数、都市計画道路未整備延長：
鉄道駅等に係る当該データを作成します。（DATAi）
- ・ 区民がよく利用する駅、高齢者が良く利用する駅：
アンケート調査結果より、「よく利用する駅」（1番、2番）の回答数を駅ごとに集計し、高齢者利用については、そのうちの65歳以上の回答者分のみを集計して、鉄道駅ごとのデータとします。（DATAi）
- ・ 高低差、駅前広場未整備：
高低差は地形図上から5mの標高差の有無、駅前広場未整備は地形図上から駅前広場の有無からデータを作成します。

<スコアの算定>

項目ごとに最大値(MAX)・最小値(MIN)を算出します。
各鉄道駅ごとのスコア(SCOREi)は次の算定式で算出します。
 $SCOREi = (DATAi - MIN) \div (MAX - MIN)$

算出例) 高齢者数 (西日暮里駅の場合)

駅名	高齢者数	スコア
西日暮里駅	1,976	0.22
日暮里駅	1,631	0.13
三河島駅	3,772	0.72
南千住駅	2,685	0.42
西日暮里駅	1,164	0.00
西日暮里駅	1,976	0.22
日暮里駅	1,631	0.13
三河島駅	3,772	0.72
南千住駅	2,685	0.42
西日暮里駅	1,164	0.00
西日暮里駅	1,976	0.22
日暮里駅	1,631	0.13
三河島駅	3,772	0.72
南千住駅	2,685	0.42
西日暮里駅	1,164	0.00

西日暮里駅 = $(1,976 - 1,164) \div (4,796 - 1,164) = 0.22$

鉄道駅ごとに評価項目ごとのスコアを計算し、要件ごとの平均スコアを算出、さらに各要件の平均スコアの平均を総合スコアとして設定し、優先順位を決定

生活関連施設・生活関連経路の設定

生活関連施設には、相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設等多様な施設を位置づけることを想定しています。

生活関連経路は、生活関連施設相互の経路であり、生活関連施設へのアクセス動線や地区の回遊性等に配慮する必要があります。

「生活関連施設・生活関連経路の設定」にも、**柔軟な地区設定が可能**となる生活関連施設・生活関連経路の設定のポイントを追記



Point (追記部分)

- ☞ 生活関連経路が接続される施設だけでなく、地域の生活関連施設の集積度合いを示すためにも、地区内の生活関連施設の把握に努める。
- ☞ 生活関連経路は、全ての施設相互間の経路が設定できなくても、優先順位が高いものや位置づけの調整が整ったものから順次位置づけていくことが重要。

生活関連施設の設定

公共・民間問わず様々な施設が該当することから以下を考慮。

常に多数の人が利用する施設を選定する

旅客施設や大規模商業施設等については、高齢者障害者等だけでなく妊産婦等の利用も想定されるため、施設利用者数や入場者数を考慮して設定。

公共施設は率先して位置づけることにより、地域のバリアフリー化をけん引。

高齢者、障害者等の利用が多い施設を選定する

福祉サービス施設や地域活動支援センター等の高齢者、障害者等の利用が多い施設は生活関連施設としての優先度が高い。

生活関連施設の設定にあたっての留意点

- 事業の実施可否により生活関連施設設定の判断をしない
生活関連施設は、必ずしも特定事業等の対象施設と一致しない。
特定事業等の実施見込みがない場合でも生活関連施設として位置づけ、長期的な展望に立ち段階的な整備を検討する等の取組を記述する等、事業の実施課費にとらわれないことが望まれる。

生活関連経路の設定

施設間の移動のしやすさを高めるよう経路を確保することが必要。

より多くの人が利用する経路を選定する

生活関連施設を訪れる人等の利用頻度が高い経路や交通量が多い経路を優先的に選定。

生活関連施設相互のネットワークを確保する

地区内のネットワークを構成するほか、複数方向からのアクセスの確保が望ましい。

隣接自治体との連続性を確保する

生活関連施設に隣接する自治体とも連続性のある経路を設定。

生活関連経路の設定にあたっての留意点

- 事業の実施可否により生活関連施設設定の判断をしない
- 特定道路への指定について
重点整備地区内の生活関連経路は原則として全て特定道路として指定されるため、基本構想における生活関連経路の指定に当たっては留意する。

特定事業の設定

特定事業は、基本構想における生活関連施設、生活関連経路、特定車両のバリアフリー化を具体化するためのもので、基本構想制度における要といえるものです。基本構想で特定事業を定めた場合、その特定事業を実施する者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられます。



Point

特定事業は、基準適合義務が課されていない既存の施設等についてバリアフリー化を進めることができます。

■ 特定事業について

基本構想で特定事業を定めた場合、事業を実施する者には、**特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられる。**

基準適合義務が課せられない既存の施設等についてのバリアフリー化が求められる。(既存施設の基準適合は努力義務)

■ 基本構想に特定事業を位置づける際の留意点

- 特定事業の関係者に対して十分な協議が必要
- 特定事業計画の作成・事業計画に基づく事業の実施が必要
- 特定事業を実施する対象範囲を検討
 - ⇒ 教育啓発特定事業については、**重点整備地区の移動等円滑化に資する取組であれば、重点整備地区外で行うものや、重点整備地区の住民以外の者を対象としたものを位置づけることが可能。**
- 市町村における各種計画・事業等との連携を検討
 - ⇒ 教育啓発特定事業の実施に際しては、市町村が開催する障害者の理解を深めるための学習の機会や講演会等に対して厚生労働省が実施している支援スキーム※を活用することが可能。

教育啓発
特定事業
の内容を
充実

※障害者総合支援法第77条第1項第1号の規定に基づき市町村が実施する地域生活支援事業(理解促進研修・啓発事業)

【学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業の留意点】

教育啓発特定事業のうち学校と連携する事業を基本構想に記載するにあたっては、学校の教育活動との調和や、教職員への過大な業務負担の防止を図るため、事業主体のみならず、連携対象である学校と十分に事前に協議することが重要。教育啓発特定事業計画を事業主体が定めようとする場合も、関係する市町村及び施設設置管理者に加え、学校の意見を聴かなければならない。61

■ 特定事業に関する記載事項

● 実施する特定事業の種類を記載

「心のバリアフリー」などのソフト対策に係る事業については、これまで特定事業としてではなく、その他の関係する事業として基本構想に位置づけられるものも存在するが、**新たに特定事業として実施する場合や、見直しにより特定事業として位置づける場合には、「教育啓発特定事業」として実施されることを明記。**

● 特定事業の実施者を記載

教育啓発特定事業を**実施する主体(市町村又は施設設置管理者(民間企業等も含まれる))**や関係者を記載。

● 特定事業の内容・対象施設(対象地区)等を記載

教育啓発特定事業を実施する地区や場所等については、具体的には特定事業計画に記載されるが、**主として重点整備地区内で実施するのか、重点整備地区内外に渡って実施するのか、実施する教育啓発特定事業に求められる効果を勘案してあらかじめ明確に**しておく。

● 特定事業の実施予定期間を記載

● その他特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項を記載

事業実施に当たって、関係者があらかじめ理解しておくべき共通事項を記載しておく。

基本構想に記載する「心のバリアフリー」に関する内容

基本構想に、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」に関する内容を位置づける際には、より実効性を持たせるため、「教育啓発特定事業」としての位置づけも検討。

車椅子使用者用駐車施設の適正な利用の推進事例 〈埼玉県川口市〉

車いす使用者用駐車施設の適正な利用の促進〈川口市おもいやり駐車場制度〉

駐車場等に設けられている車いす使用者用駐車施設の不適正な利用により、真に必要とする人が駐車できない場合があります。

本市では、平成22年1月から「川口市おもいやり駐車場制度」として、対象となる方へ利用証を発行することにより、車いす使用者用駐車施設の適正な利用を促進する取組を行っています。

また、平成27年1月からは、「パーキングパーミット制度」を導入する自治体間での相互利用が可能となっています。

なお、今後も同制度の普及による意識の向上と協力施設の維持拡大に努めます。



※駐車場案内看板については、令和2年6月現在使用されているデザインのもの。

川口市の基本構想では、平成22年1月から始まっている「川口市おもいやり駐車場制度」による車椅子使用者用駐車施設の適正な利用を促進する取組を行っており、同制度の普及による意識の向上と協力施設の維持拡大に取り組むこととしています。

バリアフリー教室の開催事例〈奈良県香芝市〉

香芝市の基本構想には、平成30年度と令和元年度に開催したバリアフリー教室が記載されており、小学生の参加者にアンケートを実施し、障害に対する理解や気づきが深まったとしています。

車いす体験の様子



視覚障がい疑似体験の様子



バリアフリー教室（香芝市立関屋小学校）アンケート集計結果

日時：令和元年11月8日（金）9時35分～11時30分
場所：香芝市関屋小学校 体育館等
対象者：小学3年生 70名（2クラス）
アンケート回答数：69

問1 今日の授業でお話した内容は分かりやすかったですか？

わかりやすかった	ふつう	むずかしかった	無回答
50名	14名	5名	0名

■「むずかしかった」と答えた理由（むずかしかったところ）

- ・車いすの人やめめふじゆうな人はとてもたいへんだ、と思った。
- ・目がみえない体験が、こわかったから。

問2 今日の授業を受けてみて感じたことはどんなことかな？（複数回答可）

障害のある人の気持ちになって考えたい。	44名
困っている人を見かけた時には「お手伝いしましょうか？」と声をかけたい。	54名
今日学んだお手伝いの方法やバスのバリアフリーの工夫等を家族やお友達に伝えたい。	52名

■その他（自由記入）

- ・もし自分が体が不自由だったら、たすけてくれたらうれしいと思う。
- ・誰がいても大丈夫だなと思いました。

問3 今日のバリアフリー体験授業全体の感想（自由記入）※一部抜粋

- ・「おてつだいしましょうか」という言葉を大切に、高齢者の人たちに声をかけたいです。
- ・目が見えなくてもだいじょうぶです。わたしたちがいたらたすけてあげからしんばいしないでね。

地方運輸局等が主催するバリアフリー教室等をご活用ください

国土交通省では、地方運輸局等の主催により、全国各都市において「バリアフリー教室」を実施しています。国民が高齢者・障害者等に対する介助等の体験を行うことを通じて、バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者・障害者等に対し、自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指しています。

基本構想の進行管理と事後評価

基本構想作成後は、特定事業計画作成や事業実施までの期間にわたる継続的な進行管理と、その進行管理を踏まえながら基本構想を事後評価するとともに、必要に応じた見直しを実施する「PDCA」の取組を基本構想に記載することが必要です。また、その「PDCA」の取組における市民参画のあり方についても記載することが重要です。



Point

- 基本構想では、協議会を活用して継続的な改善を行い、バリアフリー化の状況把握や事後評価の方法について具体的に示すことが必要。
- 協議会を活用して、継続的にバリアフリー化の状況把握を図ることが必要。
- PDCAサイクルの実施にあたっては、高齢者、障害当事者等がPDCAの各場面に参加する仕組みを構築することが重要。

基本構想の評価の基本的な考え方

基本構想には、事業等の進行管理と具体的な取組の評価ついて、その基本的な考え方を記載することが重要。

基本構想での特定事業計画が終了した後であっても、状況に応じて維持・改善していく「段階的・継続的な取組（スパイラルアップ）」で、が重要必必要に応じて基本構想を見直すことも求められる。



進行管理に関する記載事項

(1) 進行管理体制

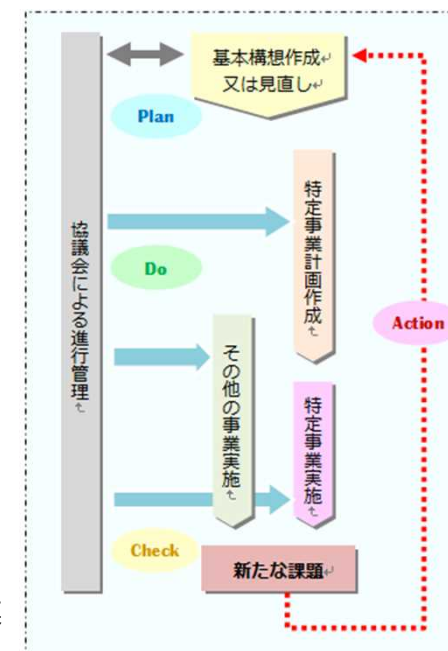
特定事業計画作成から供用開始後の事後評価までの期間に進行管理を行う体制の構築が必要。

基本構想作成時に設置した協議会を、進行管理を担う中心的組織として位置づけることが効果的。

(2) 住民参加等

基本構想作成後に実施される事業についても、住民等の参加を得ながら推進していくことが望ましいため、今後の住民参加の方策を記載することが重要。

特に、住民等への意識啓発や教育、バリアフリーマップ作成等、「心のバリアフリー」の推進や情報提供等に関する取組は、行政だけでなく、住民・事業者等との協働により推進していくことが望ましい。



基本構想の見直し

市町村が基本構想を作成した場合、概ね5年ごとに、重点整備地区における特定事業その他の事業の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、基本構想を変更するものとされています。



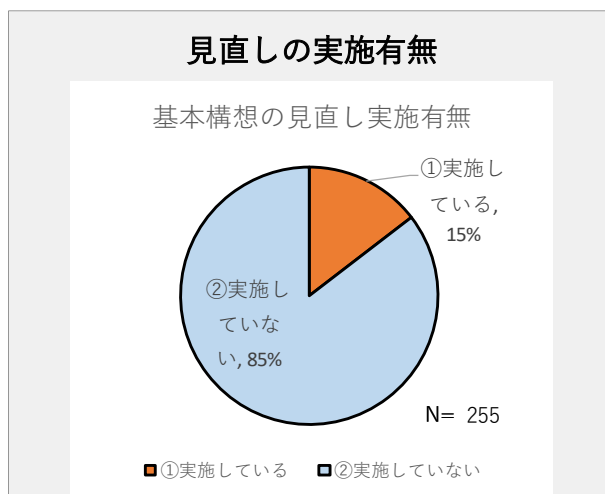
Point

- ☞ 協議会を活用した進行管理と事後評価の結果を用いて、基本構想の内容を見直すことが必要です。
- ☞ 特定事業だけでなく、基本構想で示した移動等円滑化のためのその他の事業や心のバリアフリー等のソフト面での取組についても、評価結果に基づき見直しを行うことが重要です。

基本構想見直しの必要性

基本構想に位置づける各種事業の実現に向けては、特定事業計画等の実施状況を確認して計画の見直しを行い、移動等円滑化を維持・継続・発展させていくため、目標や事業の達成状況を「評価」して「見直し・改善」を行う必要がある。

特に重点整備地区における事業の評価に基づき、課題が多く残っている場合には、基本構想の見直しを実施することが重要。



基本構想見直しのポイント

1. 新規課題への対応

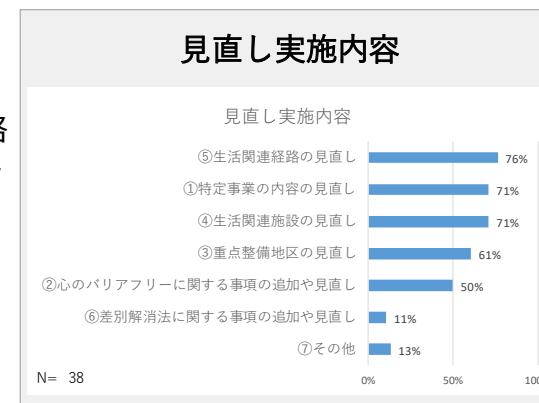
基本構想を作成した当時には想定しなかった課題や、特定事業完了後の事後評価によって新たに浮かび上がってくる課題への対応が必要。

2. 長期課題の検討

基本構想作成時に、中長期的課題も明確にしておくことにより、関係者間で継続的に議論し、適切な時期に基本構想を更新して事業を進めることが重要。

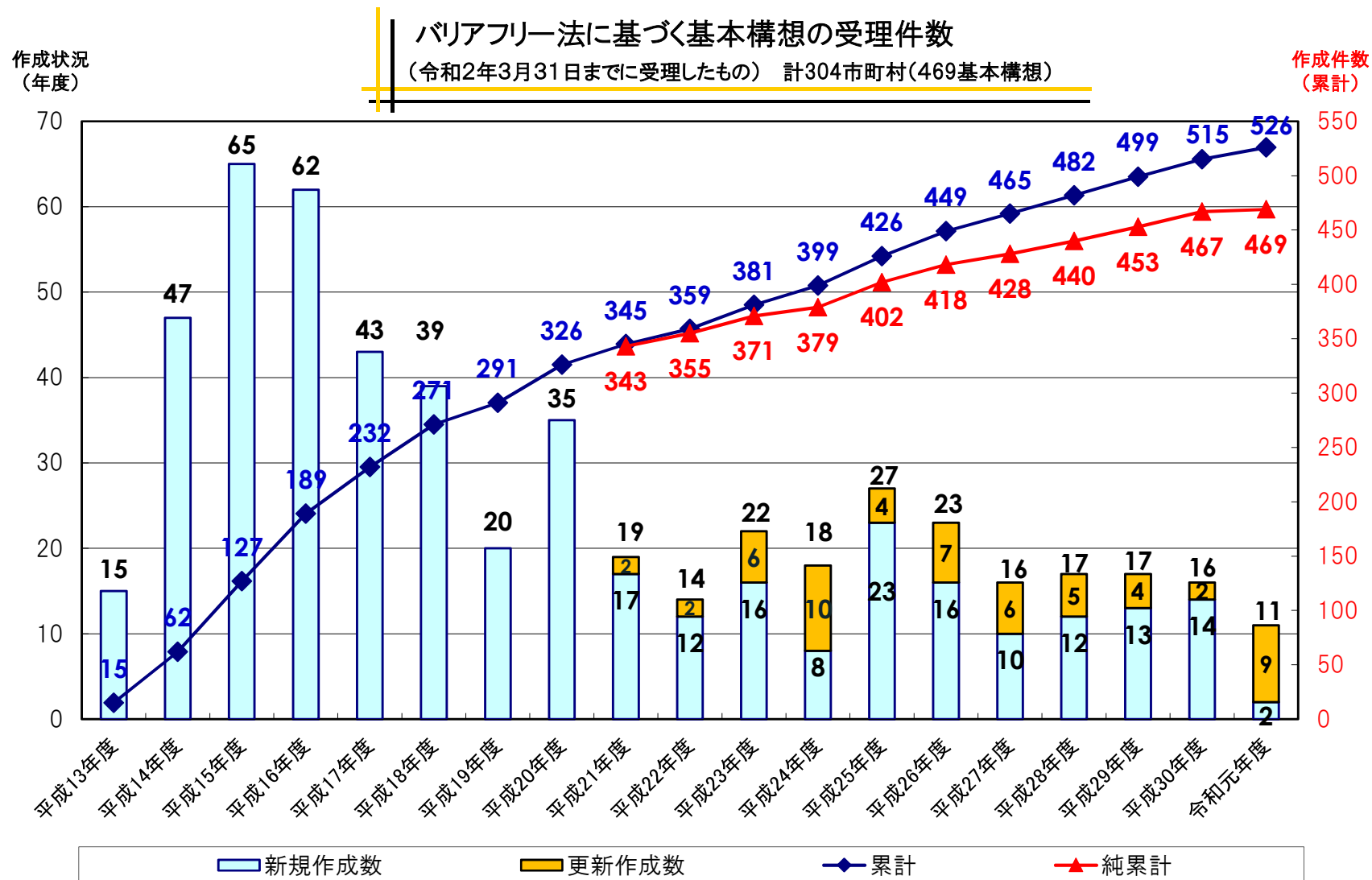
基本構想見直しの内容

基本構想の見直しを実施している自治体における見直しの内容は、「生活関連経路及び生活関連施設の見直し」、「特定事業の内容の見直し」が多いとともに、「心のバリアフリーに関する事項の追加や見直し」も見られる。



(参考)基本構想の作成件数の推移

- 平成21年度以降、スパイラルアップによる計画見直し作成が行われているが、新規の作成実績に比べると更新作成件数はまだ少なく、今後の積極的な見直し作成が期待される。



『移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン』など、マスタープラン・基本構想作成に関する情報は以下のHPをご参照ください。

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html

マスタープラン・基本構想の作成等に関するご相談・ご質問は以下の各地方運輸局等までお問い合わせください。

国土交通省では、引き続き、各地方公共団体のご担当者様や当事者団体の皆様からのご意見・ご要望等を踏まえ、積極的に必要な支援の内容を充実させてまいります。

運輸局名	バリアフリー担当部署 (電話番号)	管轄都道府県
北海道運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 011-290-2725	北海道
東北運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 022-791-7513	青森県・秋田県・岩手県・宮城県・山形県・福島県
関東運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 045-211-7268	茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・山梨県
北陸信越運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 025-285-9152	新潟県・富山県・石川県・長野県
中部運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 052-952-8047	愛知県・静岡県・岐阜県・三重県・福井県
近畿運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 06-6949-6431	滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県
中国運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 082-228-3499	鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県
四国運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 087-802-6727	香川県・徳島県・愛媛県・高知県
九州運輸局	交通政策部 消費者行政・情報課 TEL 092-472-2333	福岡県・佐賀県・長崎県・熊本県・大分県・宮崎県・鹿児島県
沖縄総合事務局	運輸部 企画室 TEL 098-866-1812	沖縄県