

移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想 作成支援について

令和5年12月

国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課

1. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の概要
2. バリアフリー基本構想の概要
3. マスタープラン・基本構想の作成促進、都市政策的な計画との関係について

- 1. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の概要**
2. バリアフリー基本構想の概要
3. マスタープラン・基本構想の作成促進、都市政策的な計画との関係について

※赤字は令和2年改正の内容

1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の指針
- **国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項**
- その他移動等円滑化の促進に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 基本構想の指針
- **情報提供に関する事項**

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、**新設等は義務、既存は努力義務**
- 新設等・既存にかかわらず、**基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進**
- **各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務**
- **公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化**
 - ・ **旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守（新設等は義務、既存は努力義務）**
 - ・ **他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務**
 - ・ 旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ **ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務（一定規模以上の公共交通事業者等）**

【バリアフリー基準適合義務の対象施設】



旅客施設及び車両等



道路/路外駐車場
(旅客特定車両停留施設を追加)



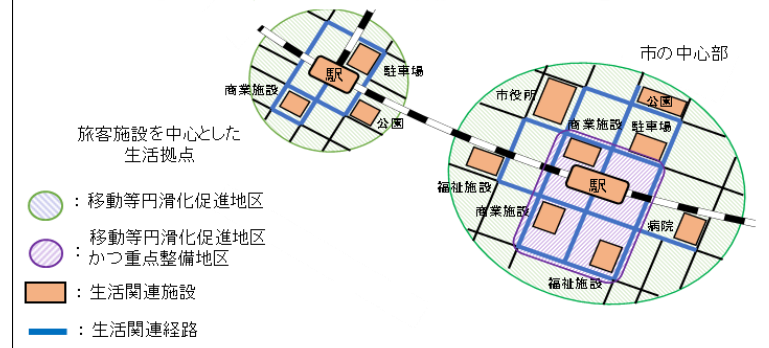
都市公園

建築物
(公立小中学校を追加)

4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- 市町村が作成する**マスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進**
- 基本構想には、**ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を位置づけること**で、関係者による事業の実施を促進（マスタープランには具体的な事業について位置づけることは不要）
- **定期的な評価・見直しの努力義務**

【マスタープラン及び基本構想のイメージ】



5. 当事者による評価

- 高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、**移動等円滑化の進展の状況を把握・評価（移動等円滑化評価会議）**

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

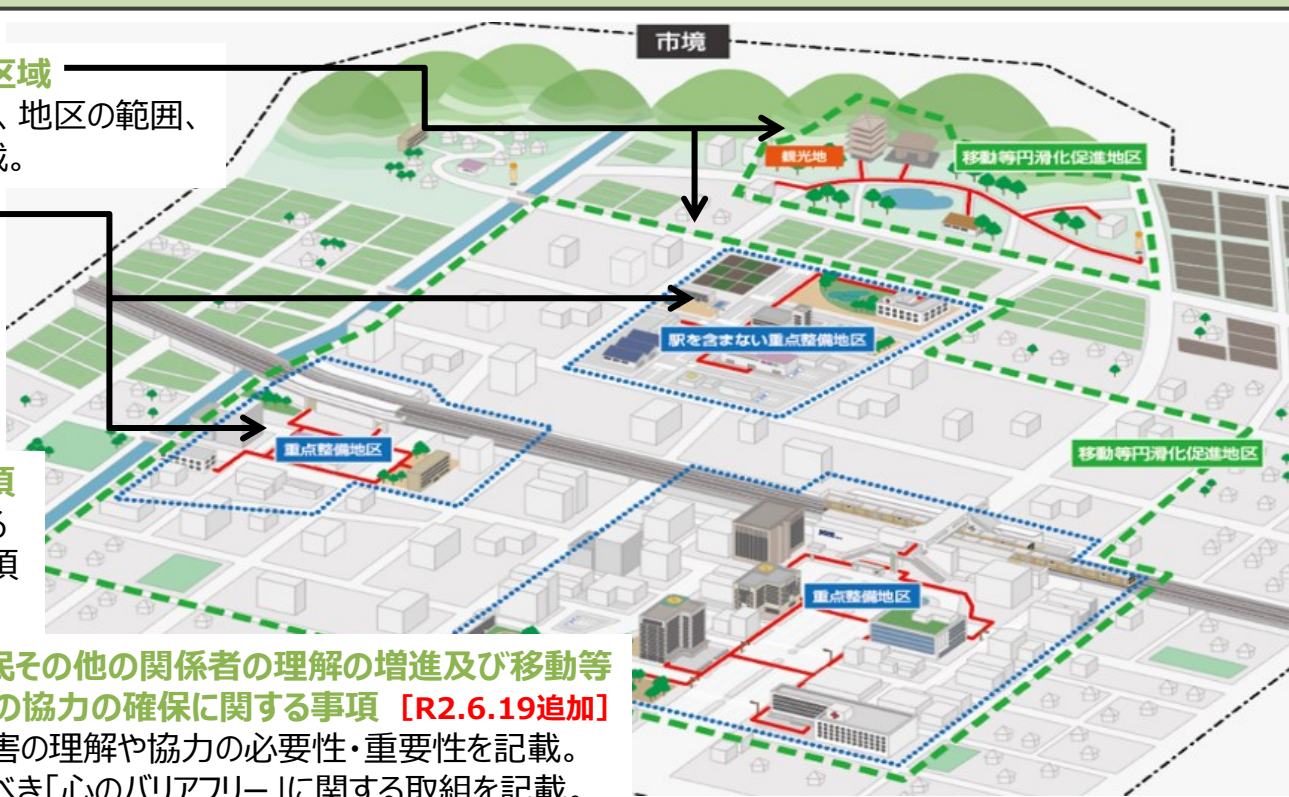
- 生活関連施設、生活関連経路を位置づけ。
- 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 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)

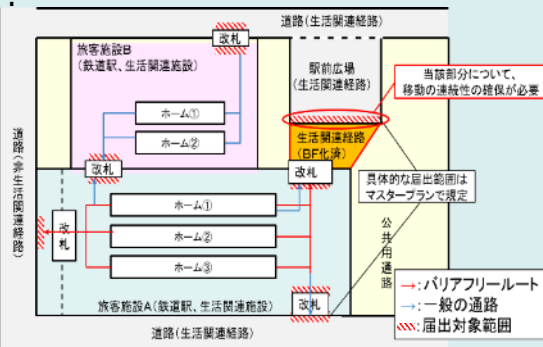


○ 届出制度による交通結節点における施設間連携の推進

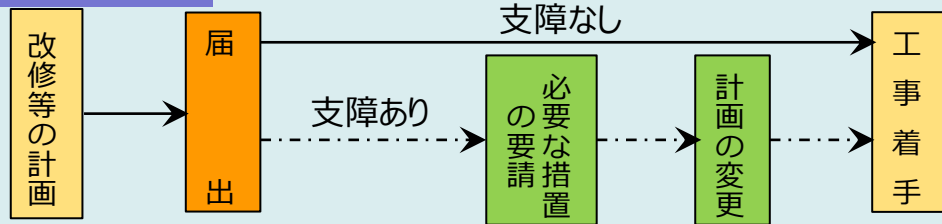
- 旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合に、**事前に改修工事の内容等を市町村に届け出**てもらうことが可能となり、連続したバリアフリー化が確保されるよう改修内容を変更する等の要請を行うことができるなど、**施設間の連携を図る**ことができる。

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。

- 策定済みの立地適正化計画や歴史的風致維持向上計画などのまちづくりの計画との連携を見据えて、方針・区域を設定をしており、実施中の事業の補完を行いながら、確実なバリアフリー化を目指している。
- 先導的共生社会ホストタウンや地域福祉計画と同時並行的に作成を行い、ソフト対策も含め様々な方面からバリアフリー化を実施。

<マスタープランの概要>

●市の概況：

(国勢調査を基に作成平成27年10月時点)



人口	74,175人	
世帯数	28,242世帯	
市域の面積	91,322ha	
高齢者数	26,549人	35.9%
身体障害者数	4,144人	5.5%
知的障害者数	761人	1.0%
精神障害者数	616人	0.8%

- **作成期間**：約10ヶ月（令和2年6月～令和3年3月）
- **移動等円滑化促進方針の目標年次**：5年間（令和3年度～令和7年度）
- **法定協議会**：大館市バリアフリーまちづくり推進協議会
- **利用者の意見反映**：①協議会の開催（4回）
②まち歩き点検（大館駅周辺地区、市役所周辺地区）
③パブリックコメント（91件）
- **移動等円滑化促進地区**：4地区

位置	面積	選定理由
大館駅周辺地区	約166ha	・市の中心となる拠点施設の大館駅が存在 ・大館市都市再興計画において「中心拠点」と位置づけ
市役所周辺地区	約193ha	・拠点施設である東大館駅、市役所、市立総合病院が存在 ・大館市都市再興計画において「中心拠点」と位置づけ
扇田地区	約126ha	・拠点施設である扇田駅が存在 ・大館市都市再興計画において「中核拠点」と位置づけ
早口地区	約22ha	・拠点施設である早口駅が存在 ・大館市都市再興計画において「中核拠点」と位置づけ

●移動等円滑化促進方針の評価・見直しに関する方針：

- ・継続的に「大館市バリアフリーまちづくり推進協議会」を開催し、取組の進捗管理や課題の洗い出し等の状況の共有及び課題に対する改善案の検討を実施。
- ・上位計画や関連するまちづくり事業の状況を踏まえ、概ね5年ごとにマスタープランの見直しを実施。

○移動等円滑化に係る基本的な方針

- ・官民連携による利用者目線でのバリアフリー環境の提供
- ・未来を担う若者も巻き込んだ、心のバリアフリーの推進
- ・市民、事業者、行政の連携によるハード・ソフト両輪での暮らしやすい環境づくり
- ・継続的なバリアフリー化の評価と改善によるスパイラルアップ

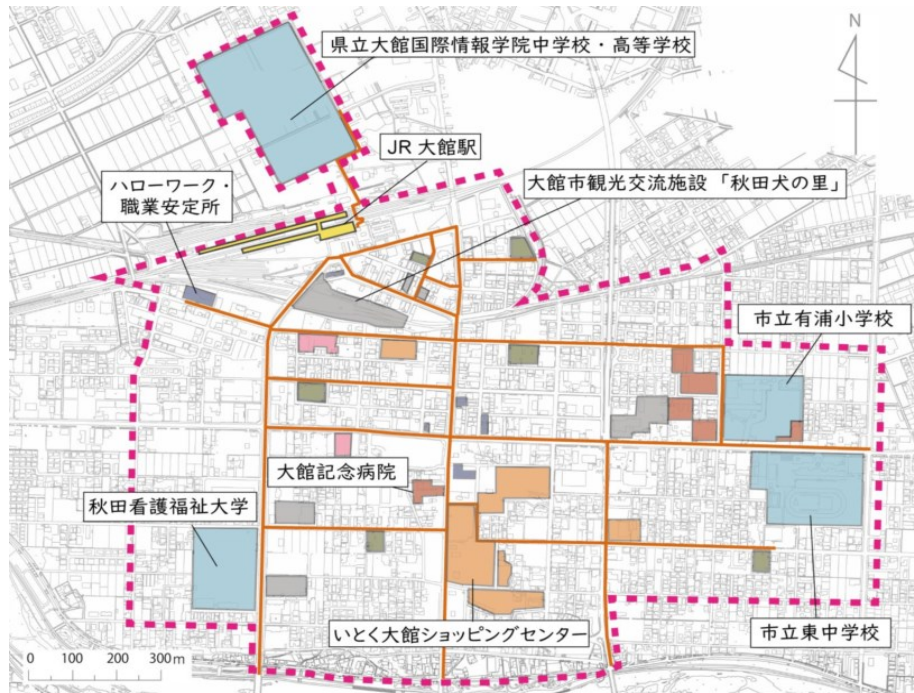
◎ 移動等円滑化促進地区①

● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- 大館駅周辺地区（面積：約166ha）

● 主な生活関連施設

- 小学校、中学校、高校、大学、観光交流施設、金融機関、商業施設等
- 旅客施設：JR大館駅



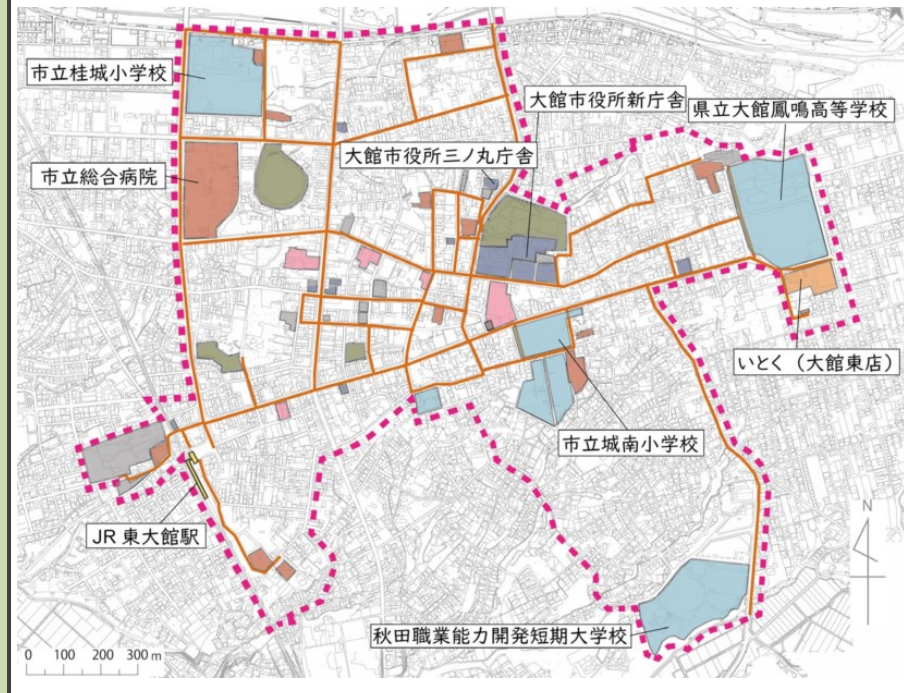
◎ 移動等円滑化促進地区②

● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- 大館市役所周辺地区（面積：約193ha）

● 主な生活関連施設

- 市役所、小学校、高校、幼稚園、保育園、交番、金融機関、商業施設等
- 旅客施設：JR東大館駅



凡例

- | | | | | |
|-----------|------------|------|---------|------------|
| 旅客施設 | 教育・文化施設等 | 商業施設 | 公園・運動施設 | 移動等円滑化促進地区 |
| 官公庁、金融機関等 | 保健・医療・福祉施設 | 宿泊施設 | その他施設 | 生活関連経路 |

作成事例 大館市バリアフリーマスタープラン

◎ 移動等円滑化促進地区③

● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- 扇田地区（面積：約126ha）

● 主な生活関連施設

- 福祉保健総合センター、図書館、児童館、金融機関、商業施設等
- 旅客施設：JR扇田駅



◎ 移動等円滑化促進地区④

● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- 早口地区（面積：約22ha）

● 主な生活関連施設

- 図書館、公民館、交番、金融機関、商業施設等
- 旅客施設：JR早口駅



凡例

- | | | | | |
|--|--|--|---|--|
|  旅客施設 |  教育・文化施設等 |  商業施設 |  公園・運動施設 |  移動等円滑化促進地区 |
|  官公庁、金融機関等 |  保健・医療・福祉施設 |  宿泊施設 |  その他施設 |  生活関連経路 |

作成事例 大館市バリアフリーマスタープラン

◎ 移動等円滑化の促進に関する事項

- 4地区全体の移動等円滑化の促進に関する方針を示しつつ、施設ごとの方針を記載。

取組内容	主な実施主体
交通結節点への上屋やベンチの設置等の待合環境・情報提供施設整備により冬期や雨天時の待合環境の改善・利便性の向上	公共交通事業者
車両や施設等のハード整備とあわせて、高齢者、障害者等に対する適切な支援・声かけのための職員の教育訓練を実施	公共交通事業者
駅前広場やバス停をバリアフリー化し、異なる事業者間の連携を図ることで、移動の連続性を確保	公共交通事業者 (道路管理者)
融雪歩道の設置に加え、生活関連経路を中心とした除雪による冬期の歩道の有効幅員の確保	道路管理者
視覚障害者誘導用ブロックの設置及び適切な維持管理による視覚障害者の安全の確保	施設管理者 (道路管理者)
道路から敷地、施設内まで連続的なバリアフリー経路を確保	施設管理者
トイレなど施設内設備のバリアフリー化を促進	施設管理者

◎ 行為の届出に関する事項

- 以下の旅客施設と道路の境界等において改修等を行う場合に、工事着手の30日前までに改修工事の内容等を市町村に届け出てもらうことが必要。

届出対象範囲

以下の施設間の出入口部分が対象

位置	旅客施設	道路	届出の範囲
大館駅 周辺地区	大館駅	大館駅南側駅前広場	駅前広場との連続性確保
		大館駅南北自由通路	駅前広場と自由通路との連続性確保
大館市役所 周辺地区	東大館駅	東大館駅前広場	駅前広場との連続性確保
		14586 常盤木町6号線	駅前広場と道路との連続性確保
扇田地区	扇田駅	県道扇田停車場線	駅前広場と道路との連続性確保
早口地区	早口駅	30003 早口川口線	駅前広場と道路との連続性確保

◎ 心のバリアフリーの推進

- 行政を中心として事業者や市民と協働で取り組む啓発・広報活動や教育活動の内容を記載。

主な記載内容

○理解を深めるための啓発・広報活動の例

- 各種障害に関するマーク・高齢者運転標識・マタニティマーク等に関する広報や啓発活動の実施
- 事業者や市民団体等と連携したバリアフリーマップの作成と周知
- 学校等における障害者等との交流やバリアフリー体験の機会の提供
- イベント等にあわせたマナーアップ活動（視覚障害者誘導用ブロック上の障害物や違法駐輪等）

○行動につなげるための教育活動の例

- 障害者サポーター養成講座の開催
- 事業者等における接遇マニュアルや当事者参加型の教育プログラムの整備
- 施設のバリアフリー点検の実施

1. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の概要
- 2. バリアフリー基本構想の概要**
3. マスタープラン・基本構想の作成促進、都市政策的な計画との関係について

バリアフリー基本構想とは

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、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために、市町村が作成する**具体的な事業を位置づけた計画**。基本構想の作成を通じて施設管理者相互の連携・調整を行い、移動の連続性の観点から**面的・一体的なバリアフリー化が可能**となる。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- 基本構想の位置づけ、作成の背景、重点整備地区の特性、計画期間等を記載。

○ 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。

◎ 重点整備地区

● 重点整備地区の位置・区域

- 重点整備地区の位置、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（3以上）、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に関する事項を記載。

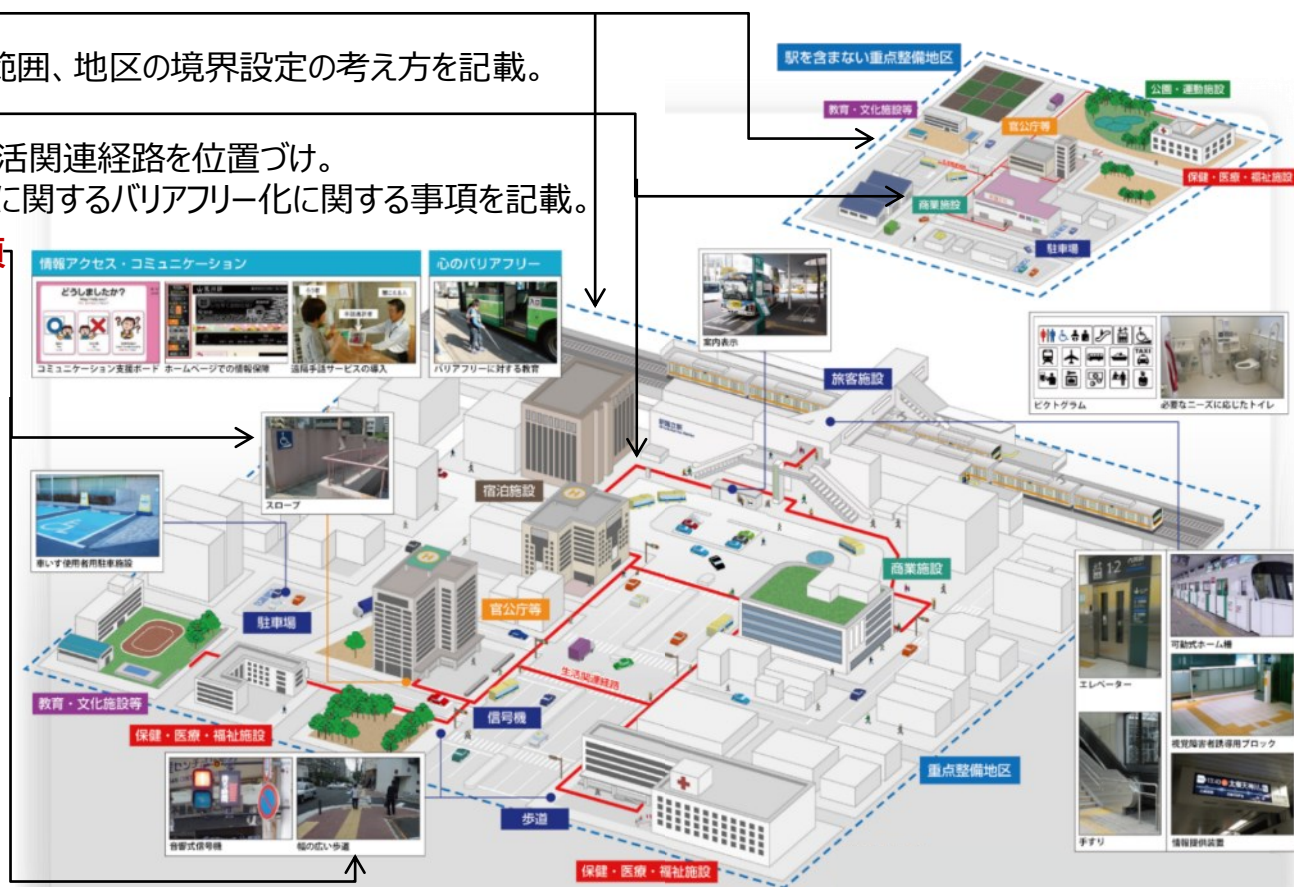
● 実施すべき特定事業に関する事項 [R2.6.19「教育啓発特定事業」追加]

- 事業内容
- 対象施設
- 事業者
- 整備内容
- 事業実施時期等を記載。

● 移動等円滑化のために必要な事項

- 重点整備地区におけるバリアフリー化に関する事項を記載。

- ☆ 市街地開発事業との調整
- ☆ 駐輪施設の整備等の市街地改善
- ☆ 交通手段の充実
- ☆ ソフト施策 等



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。

基本構想の概要 ~作成の流れ~

○基本構想の作成の流れ

協議会※
における
基本構想
の検討

基本構想の作成(市町村)

- ・重点整備地区におけるバリアフリー化に関する基本的な方針
- ・重点整備地区の位置及び区域
- ・生活関連施設・生活関連経路のバリアフリー化に関する事項
- ・上記のバリアフリー化を進める特定事業に関する事項 等

特定事業※等の実施 (施設設置管理者)

- ・基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施 等

各種支援措置

※協議会：市町村、事業をすべき者、施設を利用する高齢者、障害者、学識経験者などにより構成

※特定事業：基本構想における生活関連施設(高齢者、障害者等が日常生活、社会生活において利用する施設)とそれらを結ぶ生活関連経路、車両等のバリアフリー化に関する事業。

主な特定事業の整備例

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



基本構想に位置づけられる特定事業

公共交通 特定事業	道路 特定事業	路外駐車場 特定事業	建築物 特定事業	交通安全 特定事業	都市公園 特定事業
<p>ノンステップバスの導入</p>  <p>ホームドアの設置等</p> 	<p>幅の広い歩道の整備</p>  <p>視覚障害者誘導用ブロックの設置</p> 	<p>車椅子使用者用駐車区画の整備等</p> 	<p>建築物内のエレベーター設置等の段差解消</p>  <p>バリアフリートイレの整備</p> 	<p>音響式信号機、残り時間のわかる信号機</p>  <p>エスコートゾーンの設置</p> 	<p>園路の段差解消、バリアフリートイレの整備等</p> 

＋ 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）
- ・バリアフリートイレ、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



市町村等によるユニバーサルマナーセミナー

教育啓発特定事業とは

移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を推進するため、市町村又は施設設置管理者等（「市町村等」という。）が行う次のいずれかの事業で、市町村が作成する基本構想に位置づけて実施するもの。
基本構想に位置づけることにより、市町村等は特定事業計画を作成し、当該計画に基づいて事業を実施することとなる。

○ 学校連携教育事業（イ号事業） 文部科学省共管

- 移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業

- ☆ 学校の間を活用した市町村等によるバリアフリー教室（障害当事者によるセミナーや車椅子サポート体験、高齢者疑似体験等）の開催
- ☆ 旅客施設におけるバリアフリー教室の開催

等

※ 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、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



小学生へのトイレ利用マナーに関するバリアフリー教室



小学生による公共交通の利用疑似体験

○ 理解協力啓発事業（ロ号事業）

- 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又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業

- ☆ 障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催
- ☆ 優先席や車椅子利用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示

等



市町村等によるユニバーサルマナーセミナー



車椅子利用者用駐車施設等の適正利用啓発ポスター

基本構想のねらい

- ✓ 「個々の施設等のバリアフリー化」だけでなく、「**面的・一体的なバリアフリー化**」を図る。

移動等円滑化基準への適合義務規定により、個々の施設等のバリアフリー化が図られる。

一方、施設が集積する地区においては、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できる。

- ✓ 「**新設・新築**」の施設だけでなく、「**既存**」の施設等のバリアフリー化を図る。

新設・新築を行う一定の施設等には移動等円滑化基準への適合義務(基準適合義務)が課せられ、バリアフリー化が図られる。

一方、基準適合義務が課せられない既存の施設等については、バリアフリー基本構想制度において特定事業として定めた場合、特定事業を実施すべき者に、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ことで、バリアフリー化を図ることができる。

- ✓ 「**住民等の参加の促進**」を図る。

基本構想の検討段階から、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できる。また、基本構想作成後の事業進捗管理においても、様々な関係者による評価を行うことで、段階的かつ継続的な発展(スパイラルアップ)に向けた取組みを図ることができる。

高齢者、障害者、施設設置管理者等が、市町村に対して、基本構想の作成又は変更を提案することができる基本構想提案制度を活用することで、高齢者、障害者等が主体的に取組み、利用者にとってより効果的なバリアフリー化を図ることができる。

基本構想の作成や実施にあたっては、高齢者・障害者等や、施設設置管理者などの当事者参加が必要かつ重要

○当事者の意見反映措置【法第25条】

市町村は、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26条】

市町村は、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



○基本構想の提案制度【法第27条】

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

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。
- 点字ブロックがつながっていない。
- 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。



- 本構想では、JR大竹駅の橋上駅舎化、東西自由通路設置、東口広場の整備を短期的に実施することにより、駅へのアクセス強化、利便性の向上、駅周辺の回遊性の向上が期待される。
- 重点整備地区の範囲をJR大竹駅及び東西駅前広場に限定。

<基本構想の概要>

● **市の概況：** (令和2年4月1日時点等)



広島県大竹市

人口	26,759人	
世帯数	12,894世帯	
市域の面積	7,866ha	
高齢者数	9,384人	35.1%
身体障害者数	1,380人	5.2%
知的障害者数	253人	1.0%
精神障害者数	234人	0.9%

- **計画期間：**5年間（令和2年～令和7年）
- **法定協議会：**大竹市移動等円滑化促進協議会
- **利用者の意見反映：**①協議会の開催（3回）
②パブリックコメント（1件）
- **重点整備地区：**1地区
 - ・ JR大竹駅の橋上駅舎化等の整備が、周辺の土地利用や歩行者同線・交通量に与える影響が大きいと判断し、地区の範囲をJR大竹駅及び東西駅前広場に限定して設定。

位置	面積
JR大竹駅及び東西駅前広場	約0.9ha

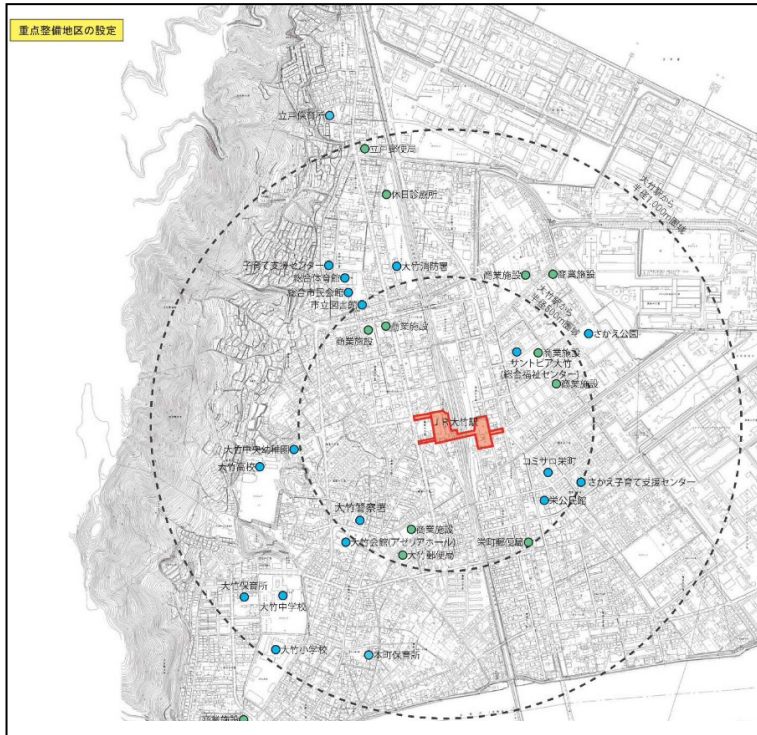
- **基本構想の評価・見直しに関する方針：**
 - ・ 基本構想策定後の事業実施によって生じる土地利用や歩行動線・交通量を見極めつつ、継続的な基本構想の見直し・更新を行う

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- 大竹駅周辺のバリアフリー化の推進
- 主要な生活関連施設のバリアフリー化の促進
- 安心・快適に移動できる連続的・面的な歩行空間の確保
- 事業の優先度の設定
- 心のバリアフリーの促進

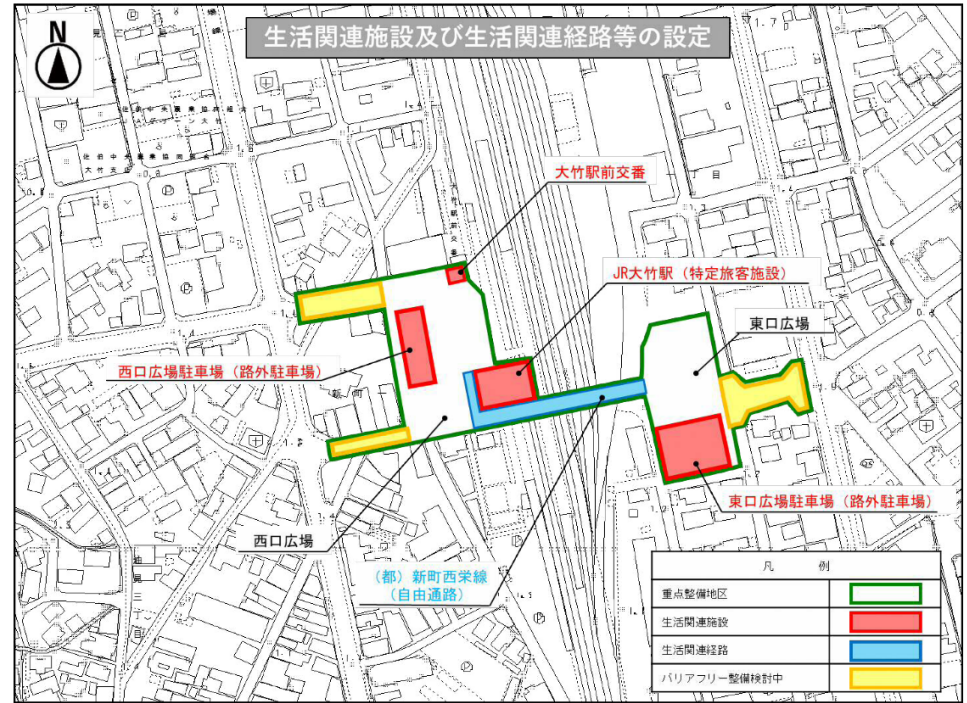
◎ 重点整備地区

● 重点整備地区の位置・区域



凡 例	
	重点整備地区
	主要公共施設
	生活利便施設

● 主な生活関連施設・生活関連経路 (大竹駅周辺地区)



● 移動等円滑化の整備方針 (大竹駅周辺地区)

- ・利用者が駅構外から改札口、列車ホームまでの間を安心して快適に移動できるように、昇降設備等の施設設備を進めるとともに、視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置する。
- ・駅前広場の整備においては、高齢者や障害者等に配慮したバリアフリーの環境整備づくりに配慮するため、十分な歩幅の確保、段差の解消、休憩施設の設置などに努める。
- ・JR大竹駅周辺地区のバリアフリー推進にあたっては、「バリアフリー新法」や「広島県福祉のまちづくり条例」等への適合に努める。

◎ 特定事業の位置づけ

- 生活関連施設、生活関連経路等のバリアフリー化を具体化するものとして、対象となる施設数を整理し、特定事業の実施内容を明確化。

8.1 公共交通特定事業

事業	事業者	事業内容	実施予定時期
JR 大竹駅	西日本旅客鉄道(株)	駅構外～改札口～ホームへの昇降設備等の設置	令和4年度
		ホームと列車乗降口の段差解消	令和4年度
		駅舎内の視覚障害者誘導用ブロックの設置	令和4年度
		階段への手すりの設置	令和4年度
		多目的トイレの設置	令和4年度
		情報提供装置(列車出発時刻の案内)の設置	令和4年度
		文字等による列車近接案内設備の整備(聴覚障害者への対応)	令和4年度
		音声・音響案内装置の設置(視覚障害者への対応)	令和4年度
		鉄道車両のバリアフリー化(車いすスペースの確保等)	令和4年度
		係員呼び出し用インターホンの設置	令和4年度
		バリアフリー化に対応した券売機の設置	令和4年度
路線バス・コミュニティバス	(有)大竹交通(有)大竹タクシー	低床バスの導入	令和7年度
		社員へのバリアフリーに対する教育・訓練及び実践	

8.2 道路特定事業

事業	事業者	事業内容	実施予定時期
(都)新町西栄線(自由通路)	大竹市	歩道有効幅員の確保	令和4年度
		歩道の段差・勾配・凹凸の解消	令和4年度
		照明、休憩施設の設置	令和4年度
		視覚障害者誘導用ブロックの設置	令和4年度

8.3 建築物特定事業

事業	事業者	事業内容	実施予定時期
大竹駅前交番	広島県	出入口を引き戸に改修	令和5年度
		車いす使用者の利用に配慮した受付カウンターの設置	令和5年度
		職員へのバリアフリーに対する教育・訓練及び実践	

8.4 その他の事業

事業	事業者	事業内容	実施予定時期
東口広場	大竹市	滑りにくく、水はけの良い舗装の整備	令和5年度
		視覚障害者誘導用ブロックの設置	令和5年度
		タクシー乗り場への上屋の整備	令和5年度
		案内誘導施設・サインの設置	令和5年度
		身体障害者用駐車場の整備	令和5年度
		身体障害者用乗降口の整備	令和5年度
		駐輪場の整備	令和5年度
		歩行に支障となる自転車・看板・植栽・電柱などの撤去・移設	令和5年度
西口広場	大竹市	滑りにくく、水はけの良い舗装の整備	令和5年度
		ベンチの設置	令和5年度
		視覚障害者誘導用ブロックの設置	令和5年度
		バス停へ休憩施設の整備	令和5年度
		バス停及びタクシー乗り場への上屋の整備	令和5年度
		案内誘導施設・サインの設置	令和5年度
		身体障害者用駐車場の整備	令和5年度
		身体障害者用乗降口の整備	令和5年度
		歩行に支障となる自転車・看板・植栽・電柱などの撤去・移設	令和5年度
		(有)大竹交通(有)大竹タクシー	低床バスに合わせた利用しやすいバス停整備
バス停の時刻表の視認性向上	令和5年度		
ソフト施策	大竹市	ホームページ等による情報の共有化	
		職員のバリアフリーに対する教育訓練	

○ 心のバリアフリーの推進

(1) 啓発・広報活動の実施

- 市の広報誌やホームページを活用して、高齢者や障害者等に配慮したまちづくりの考え方や、バリアフリーについての情報提供や啓発を図り、人に優しいまち作りを進める。

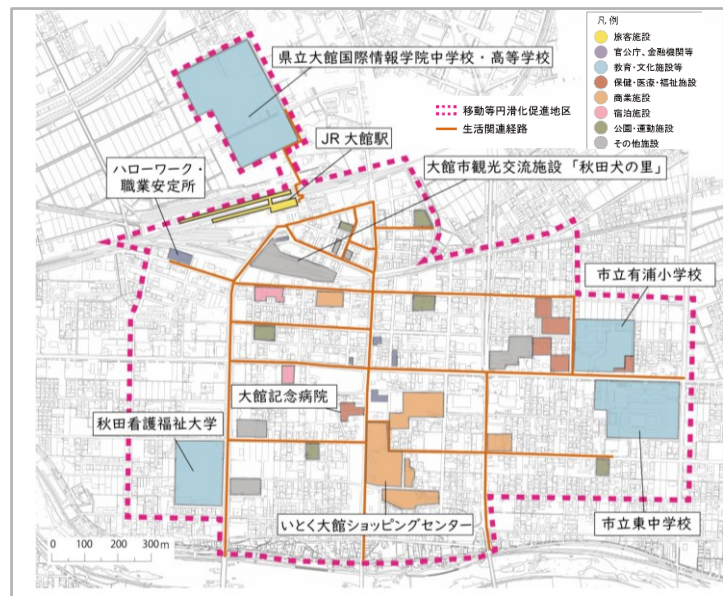
(2) 福祉教育の実施

- 学校や事業所内などにおいて、高齢者や障害者等への心遣いや基本的マナーなどについての教育や啓発を図り、心のバリアフリーを進める。

➤ マスタープランを作成し、**バリアフリー化の方針を示す**ことで、複数の関係者間で認識が共有され、事業者**に事業化に向けた準備期間を設ける**ことができる。また、基本構想では、**特定事業計画を策定**することで、**具体的な事業を実施**できる。

●マスタープラン：令和3年3月31日公表 **事業の方針**

【例：大館駅周辺地区】

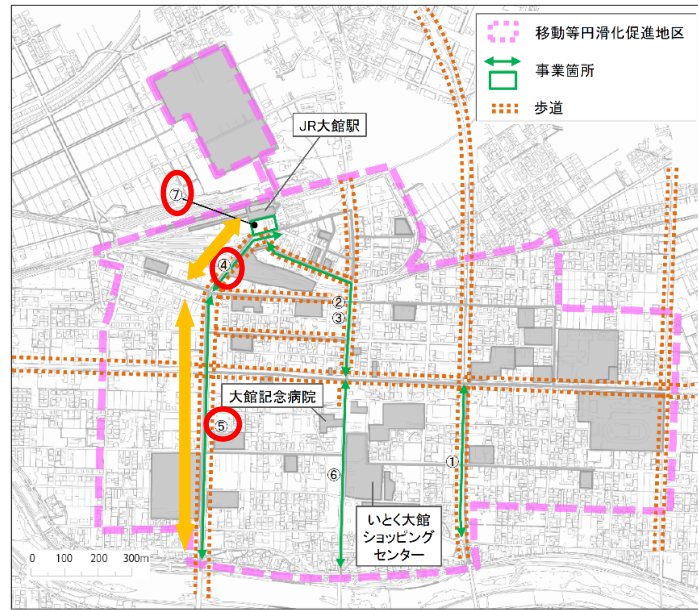


マスタープランに記載の事例 ～施策別の方針を記載～

- (道路) 歩道の設置、無電柱化等により安全に移動できる道路を目指す
- (公共交通) 駅では、高齢者や障害者等の利用状況を踏まえ、施設や設備等のバリアフリー化を推進する
- (建築物) 道路から敷地、施設内まで連続的なバリアフリー経路を確保する
トイレなど施設内の設備についてバリアフリー化の促進に努める

※ 事業者間調整が未了の段階であっても、バリアフリー化に係る方針を示すことができる。

●基本構想：令和4年3月31日公表 **事業の具体化**



基本構想に記載の事例 ～具体的な事業を記載～

- (道路) ④、⑤ 歩行空間の改善 (大館市土木課)
 - ・電線共同溝による歩行空間の拡幅 (R4～R8)
 - ・視覚障害者誘導用ブロックの設置 (R4～R13)
- (公共交通) ⑦ 駅舎のバリアフリー整備 (JR東日本：R4～R8)
 - ・エレベーターの設置、トイレのバリアフリー化、
 - ・プラットフォーム等のバリアフリー化

具体化

※ 複数の関係者間で認識が共有され、調整が終了した事業から順次バリアフリー化事業を実施できる。事業化に向けた準備期間を設けることができる。

マスタープラン・基本構想の違い(定める事項について)

マスタープラン制度

基本構想制度

マスタープランで定める事項(法24条の2)	基本構想で定める事項(法25条)
移動等円滑化促進地区における移動等円滑化※1の促進に関する基本的な方針	重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針
移動等円滑化促進地区の位置及び区域	重点整備地区の位置及び区域
生活関連施設※2及び生活関連経路※3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	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
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~】※心のバリアフリーに関する事項	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
行為の届出等に関する事項	実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
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	① 上記と併せて実施する市街地開発事業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等移動等円滑化に資する市街地の整備 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
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のために必要な事項	基本構想の評価に関する事項 (スパイラルアップに向けた継続した取組)
移動等円滑化促進方針の評価に関する事項	—

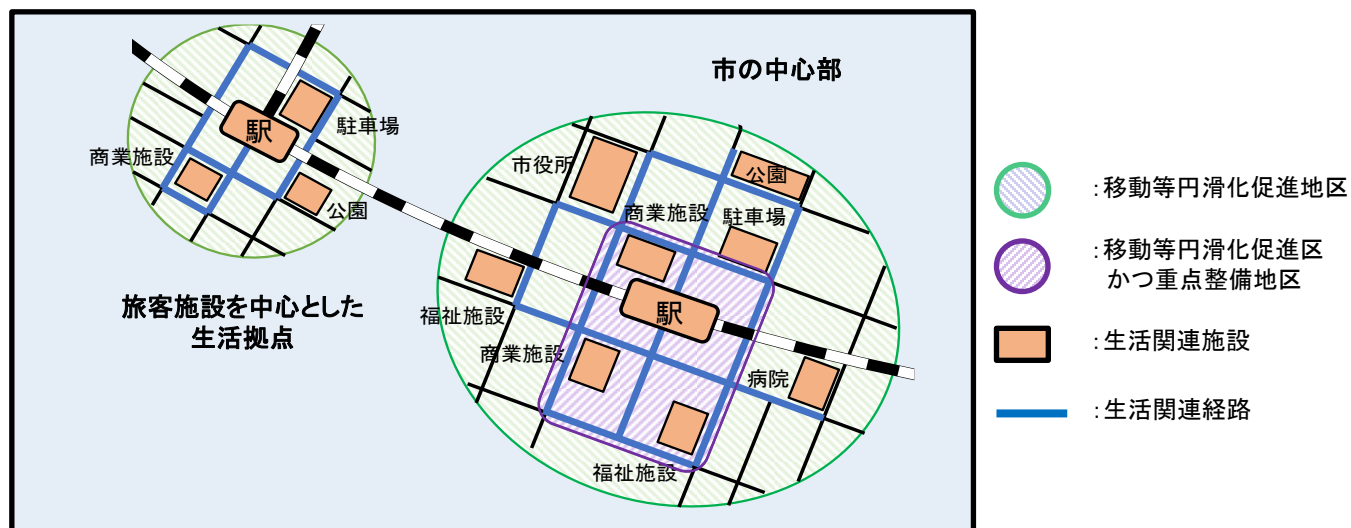
- ※1 移動等円滑化：高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること
- ※2 生活関連施設：高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設
- ※3 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路

マスタープラン制度

基本構想制度

移動等円滑化促進地区	重点整備地区
イ 生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。(共通)	
ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について 移動等円滑化を促進 することが特に必要であると認められる地区であること。	ロ 生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について 移動等円滑化のための事業が実施 されることが特に必要であると認められる地区であること。
ハ 当該地区において 移動等円滑化を促進 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であると認められる地区であること。	ハ 当該地区において移動等円滑化のための 事業を重点的かつ一体的に実施 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であると認められる地区であること。

【マスタープラン及び基本構想のイメージ】



1. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の概要
2. バリアフリー基本構想の概要
- 3. マスタープラン・基本構想の作成促進、
都市政策的な計画との関係について**

都市政策的な計画とバリアフリー計画（基本構想・マスタープラン）の親和性について

- ・都市政策的な計画（都市計画マスタープランや立地適正化計画）とバリアフリー計画（バリアフリー基本構想・マスタープラン）については、**基本的な記載事項は共通**する場合が多い。
- ・特にバリアフリー法令に規定する法定記載事項であれば、都市政策的な計画で求められる既往の記載で充足する場合も多いため、**都市政策的な計画作成・見直しに合わせ、バリアフリーに関する地方公共団体の最低限の方針**を示すものとして、当該都市政策的な計画の一部として、バリアフリー計画を同時に作成することも可能。
- ・まち歩き、住民アンケート、**当事者参画**等により、既往の都市政策的な計画に対し、**バリアフリーの記載を少し充実**させることが望ましい。

<都市計画マスタープラン>

- ・ **概要**
市町村の都市計画に関する基本的な方針
市町村が自ら定める都市計画のマスタープラン
- ・ **根拠条文**
都市計画法第18条の2
都市再生特別措置法第82条(立地適正化計画のみなし規定)
- ・ **記載事項**(法定記載事項はなし)
(平成5年6月25日建設省都計発第94号、都市計画法改正関連通達より)
 - ① 都市づくりの具体性ある将来ビジョン
 - ② 地域別のあるべき市街地像
 - ③ 地域別の整備課題及びそれに応じた整備方針
 - ④ 地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画 等

<バリアフリーマスタープラン(移動等円滑化基本方針)>

- ・ **概要**
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。
- ・ **根拠条文**
バリアフリー法第24条の2
- ・ **記載事項**(②~⑤法定記載事項)
 - ① 移動等円滑化に関する基本的な方針
 - ② 移動等円滑化促進地区の位置及び区域
 - ③ 生活関連施設と生活関連経路とバリアフリー化の促進に関する事項
 - ④ 心のバリアフリー化に関する事項
 - ⑤ 行為の届け出に関する事項
 - ⑥ バリアフリーマップ作成に関する事項 等

<立地適正化計画>

- ・ **概要**(立地適正化計画作成の手引きより)
都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティ形成に向けた取組を推進するための計画
- ・ **根拠条文**
都市再生特別措置法第81条
- ・ **記載事項**(法定記載事項は①のみ)
 - ① 立地の適正化を図るための区域
 - ② 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
 - ③ 居住誘導区域と市町村が講ずべき施策
 - ④ 都市機能誘導区域と市町村が講ずべき施策
 - ⑤ 都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るために必要な事業等
 - ⑥ 防災指針に関する事項 等

<バリアフリー基本構想>

- ・ **概要**
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、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために、市町村が作成する具体的な事業を位置つけた計画。
- ・ **根拠条文**
バリアフリー法第25条
- ・ **記載事項**(②~⑤法定記載事項)
 - ① 移動等円滑化に関する基本的な事項
 - ② 重点整備地区の位置及び区域
 - ③ 生活関連施設と生活関連経路とバリアフリー化の促進に関する事項
 - ④ 実施すべき特定事業に関する事項
 - ⑤ 移動等円滑化のために必要な事項
 - ⑥ バリアフリーマップの作成に関する事項 等

立地適正化計画とバリアフリー計画（基本構想）の比較

立地適正化計画(深川市(R2作成))

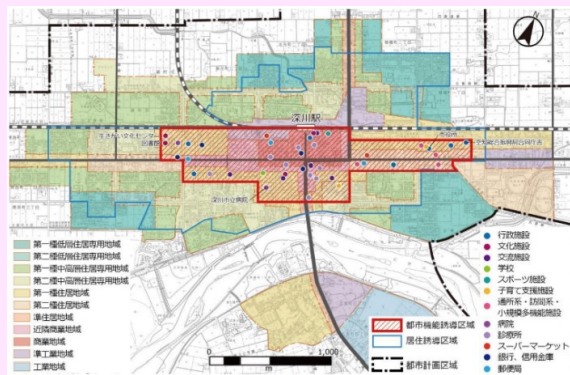
・現状・課題:

人口減少、高齢化、(交通含めた)中心部の利便性向上

・まちづくりの方針:

- ①市街地中心部の賑わい再生
- ②安心して持続的な特徴ある市街地づくり
⇒安全・安心な居住環境の形成

・区域の設定:都市機能誘導区域



・施設の設定:都市機能誘導施設(抜粋)

行政施設、文化交流施設、医療施設、商業施設等

・都市機能等を誘導するための施策

- ①③略
- ②歩行空間等の整備→拠点を連絡する区間の歩道のバリアフリー化

・届け出制度:開発行為、建築等行為を行う30日前

バリアフリー基本構想(深川市の事例)(H28作成)

・まちの概況:

人口推移、高齢者・障害者の状況、公共交通機関の状況

・バリアフリーの基本方針:

- ①高齢者や身体の不自由な方などが安全・安心に活動できるまちづくりの推進
- ②～⑥バリアフリー化の推進、心のバリアフリー促進等

・区域の設定:重点整備地区



どちらも多数の人が利用する施設の集積地区を中心に設定するため、重なる場合が多い。

都市施設に位置付けられた施設種別を中心に、住民アンケート結果等で追加を検討

・施設の設定:生活関連施設・経路(抜粋)

深川駅、深川市役所、総合福祉センター、深川病院等

・特定事業(MPでは不要)

- ①②公共交通特定事業、建築物特定時事業
- ③道路特定事業

・届け出制度:旅客施設、道路の新設・改築等を行う30日前(MP制度)

対応!



バリアフリーの記載を充実



対応!



施設名を記載



道路整備関連は位置付けられることが多い



立地適正化計画とバリアフリー計画（マスタープラン）の比較

区域の設定

戸田市:

立地適正化計画(R1)、バリアフリーマスタープラン(R2)、基本構想(R3)

都市機能誘導区域:

駅を中心に、都市機能が一定程度集積した区域を設定。

移動等円滑化促進地区:

都市機能誘導区域+障害当事者等が良く利用する施設が含まれる区域を設定。(駅中心半径1km以内)



都市機能誘導区域を中心に、住民アンケートの結果を反映し、生活関連施設と一緒に設定。



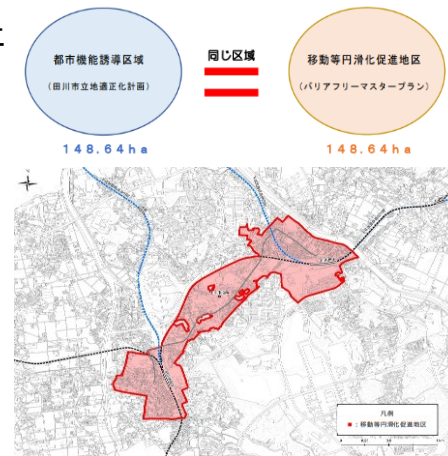
田川市:

立地適正化計画(R2)、バリアフリーマスタープラン(R4)

市の街づくりの方針に沿って、初めにバリアフリーを進めていく地区として、駅周辺の中心拠点を移動等円滑化促進地区として設定。



医療、福祉、商業等の都市機能集約とバリアフリー化を市の取組として連動させている。



施設・経路の設定

田川市の事例

都市機能誘導施設:

住民アンケートを基に、中止拠点に必要な施設やよく利用する施設を抽出し、地区内に誘導すべき施設種別を示している。

生活関連施設:

常に多くの方が利用する施設、高齢者・障害者等が利用する施設を選定。

都市機能誘導施設と対応するが多い。個別施設に対して、バリアフリー化状況調査をする場合や街歩き点検を実施することが望ましい。

都市機能	都市機能の内容	誘導施設(※1)
行政機能	中核的な行政機能や市全域を対象とした国・県の出先機関のうち、幅広い世代の利用がある機能	市役所、国・県の行政施設
介護福祉機能	市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能	総合福祉センター
子育て機能	市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能	子育て支援センター
商業機能	時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事、娯楽を提供する機能	大型商業・娯楽施設(※2)
医療機能	総合的な医療サービス(二次医療)や夜間・休日等の医療を受けることができる機能	総合病院(※3)、急患センター
金融機能	決済や融資などの金融機能を提供する機能	銀行・信用金庫(※4)、労働金庫(※5)、田川地域の中核となる郵便局
教育・文化機能	市民全体を対象とした教育文化サービス及び情報交流の拠点となる機能	博物館、美術館、中央公民館(※6)、図書館(※7)、文化ホール、情報センター

都市機能誘導施設

区分	施設名称
駅	田川伊田駅 田川後藤寺駅
医療・福祉	村上外科医院 田川地区急患センター スマイルプラザ(田川市総合福祉センター)
金融機関	福岡銀行伊田支店 田川信用金庫西支店 西日本シティ銀行東田川支店 九州労働金庫田川支店 福岡中央銀行田川支店 田川信用金庫東支店 西日本シティ銀行田川支店 福岡銀行後藤寺支店
官公庁	後藤寺郵便局 伊田郵便局 田川情報センター 福岡県田川総合庁舎 田川自治会館 田川市役所 福岡法務局田川支局 田川労働基準監督署 福岡地方家庭裁判所田川支部、田川簡易裁判所
宿泊施設	ホテルA2福岡田川店
駐車場	母の山町駐車場 後藤寺駅前駐車場 伊田駅前駐車場
教育・文化施設	田川市立田川小学校 田川市立中央小学校 田川市立後藤寺小学校 田川市立史・歴史博物館
商業施設(商店街)	伊田商店街 後藤寺商店街

生活関連施設

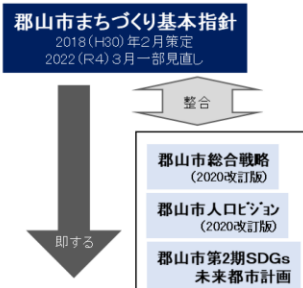
バリアフリーの観点から必要に応じて追加

- 福島県郡山市では、これまで別々に作成をしていた、**地域公共交通計画とバリアフリー基本構想を統合し、郡山市総合交通計画マスタープランを作成。**
- **郡山市総合交通計画マスタープランでは、地域公共交通計画、バリアフリー計画（基本構想・マスタープラン）**それぞれの法定記載事項が記載された計画となっている。

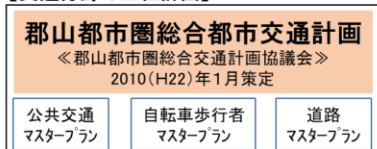
【郡山市総合交通計画マスタープランの位置付け】

【目次】

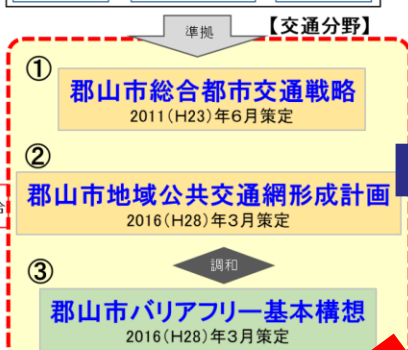
【まちづくりの上位計画】



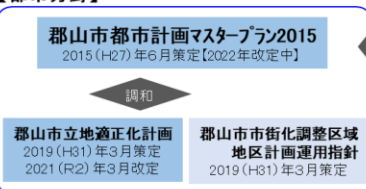
【交通分野の上位計画】



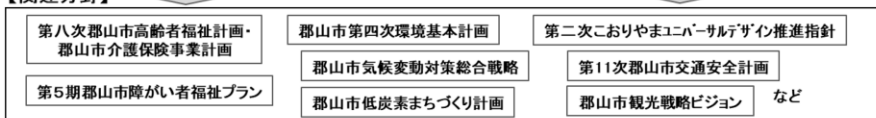
郡山市総合交通計画マスタープラン



【都市分野】



【関連分野】



第1章 現状と課題

第2章 本誌の都市づくりの方向性

第3章 総合交通計画マスタープランの基本的な方針及び目標等

第4章 目標実現に向けた交通施策及び施策別のプロジェクト

第5章 バリアフリー化の推進に関して

5-2 移動等円滑化促進方針(バリアフリーマスタープラン)

5-3 移動等円滑化基本構想(バリアフリー基本構想)

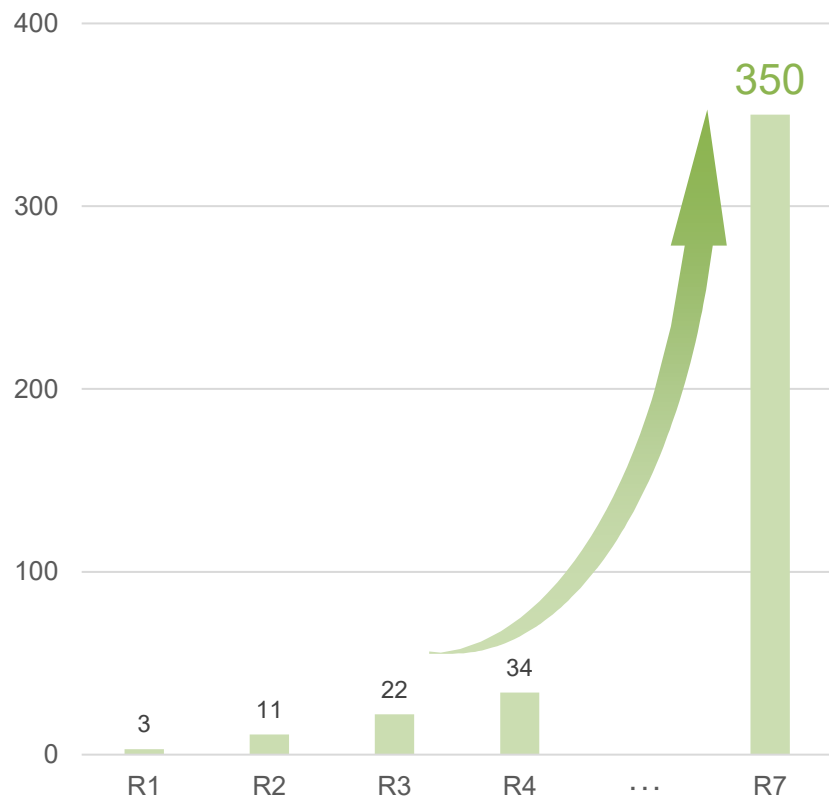
第6章 計画の評価方法と進行管理

マスタープラン・基本構想の作成促進

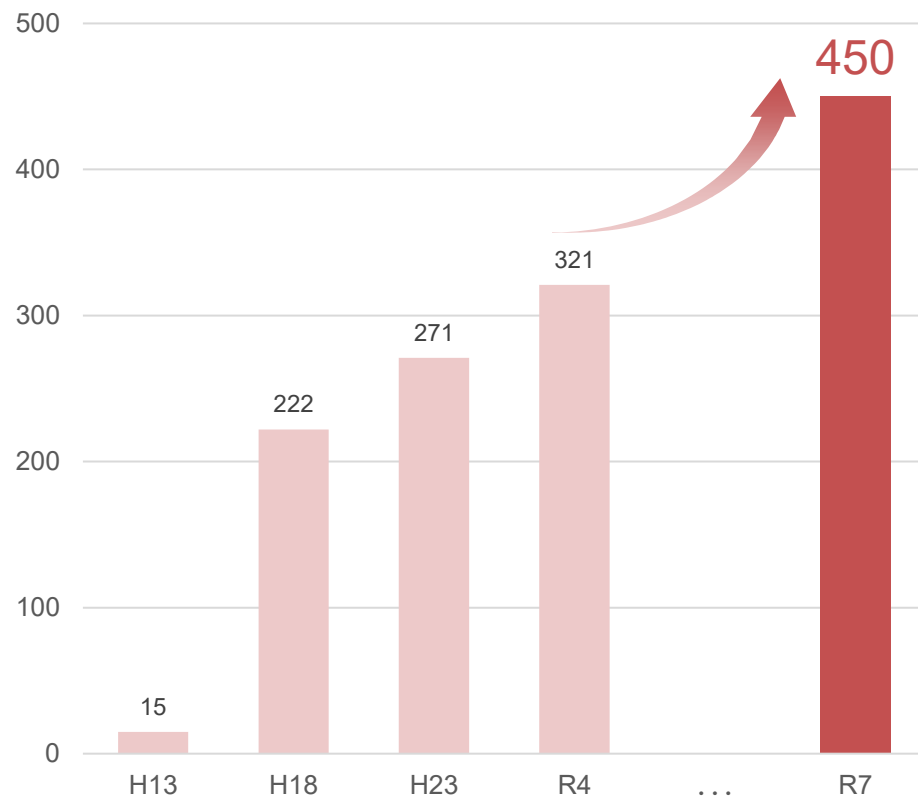
基本方針に基づく整備目標

- 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重要です。

＜マスタープランを作成している市町村数＞

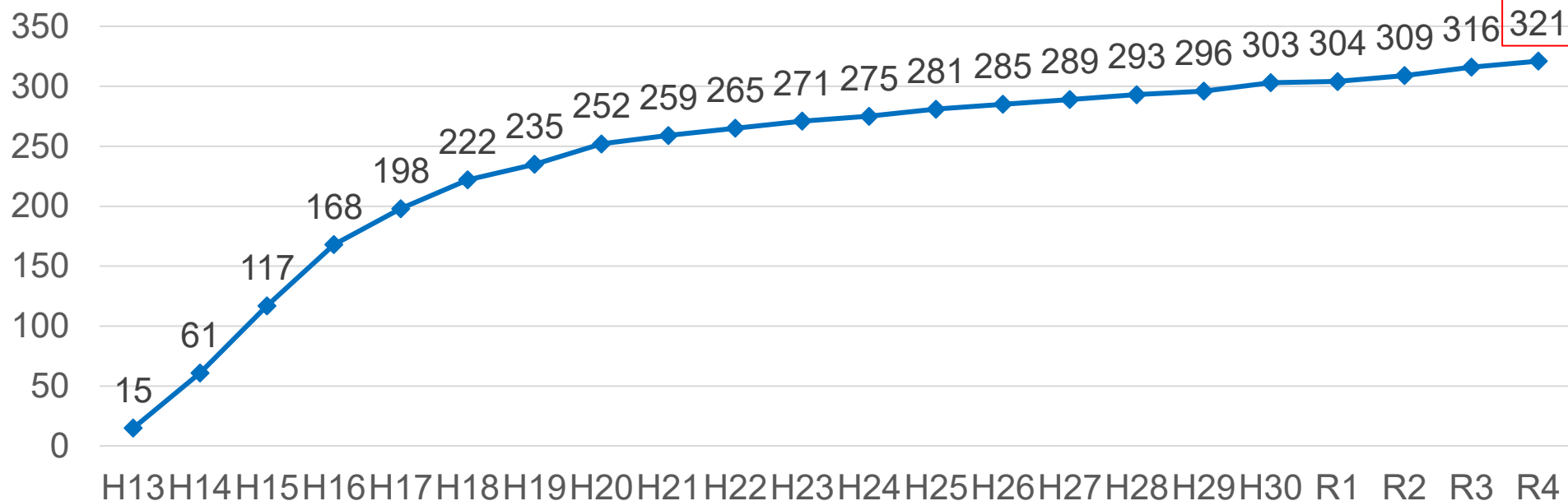


＜基本構想を作成している市町村数＞



- ・全国における基本構想は、321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＞



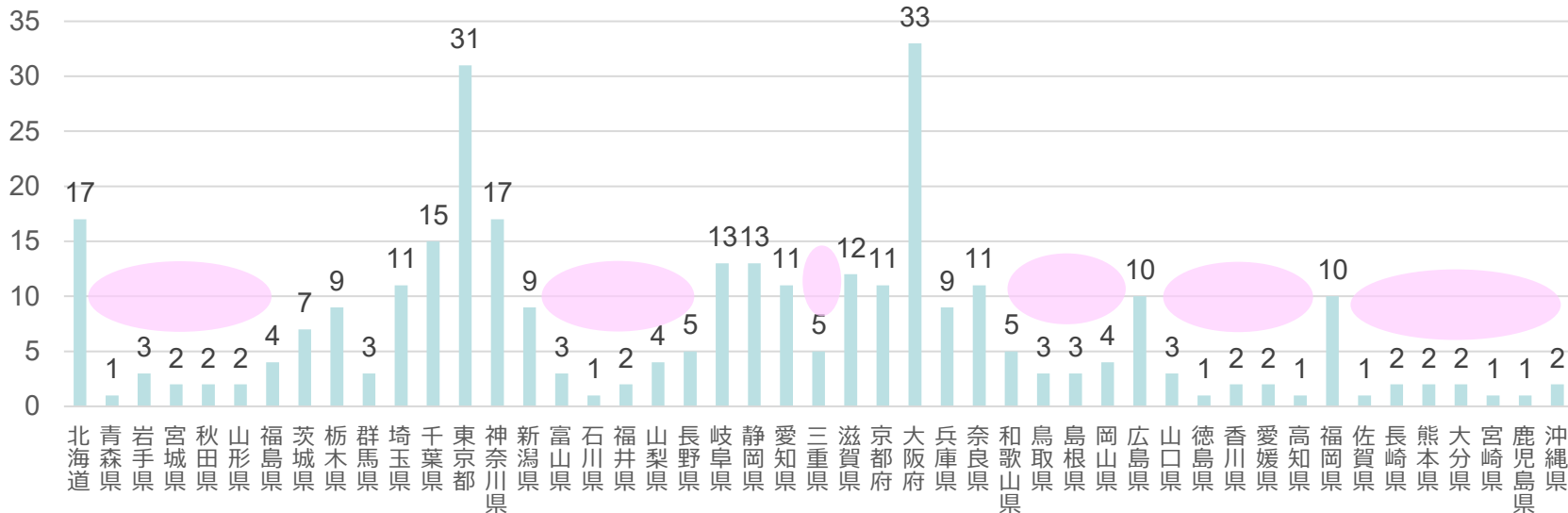
	全国		市・区				町		村	
	作成数	作成率	政令市	中核市	その他の市	特別区	作成数	作成率	作成数	作成率
作成率	321	18.4 %	100 %	83.9 %	28.5 %	91.3 %	26	3.5 %	0	0.0 %
作成数	1741		20 / 20	52 / 62	202 / 710	21 / 23	743		183	

制度の現状 ～都道府県別の基本構想作成状況～

- 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。

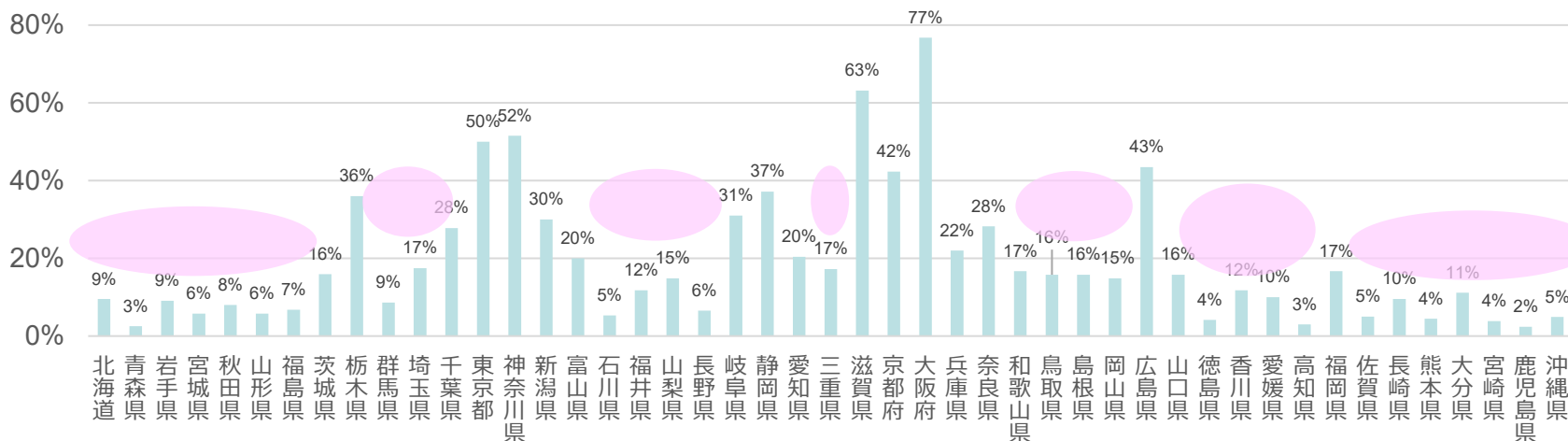
＜都道府県別の基本構想の作成市町村数＞

(令和5年3月末時点)



＜都道府県別の基本構想の作成市町村割合＞

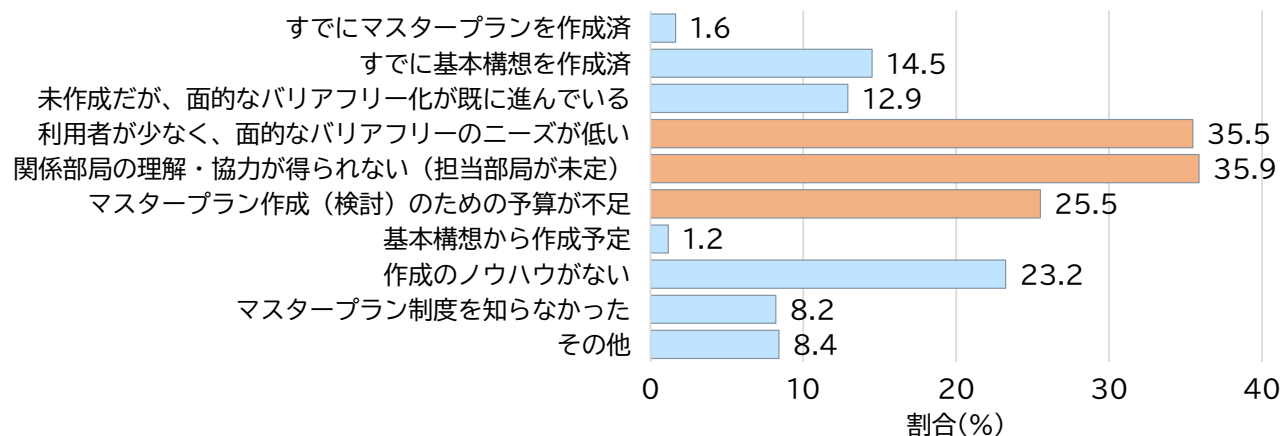
(令和5年3月末時点)



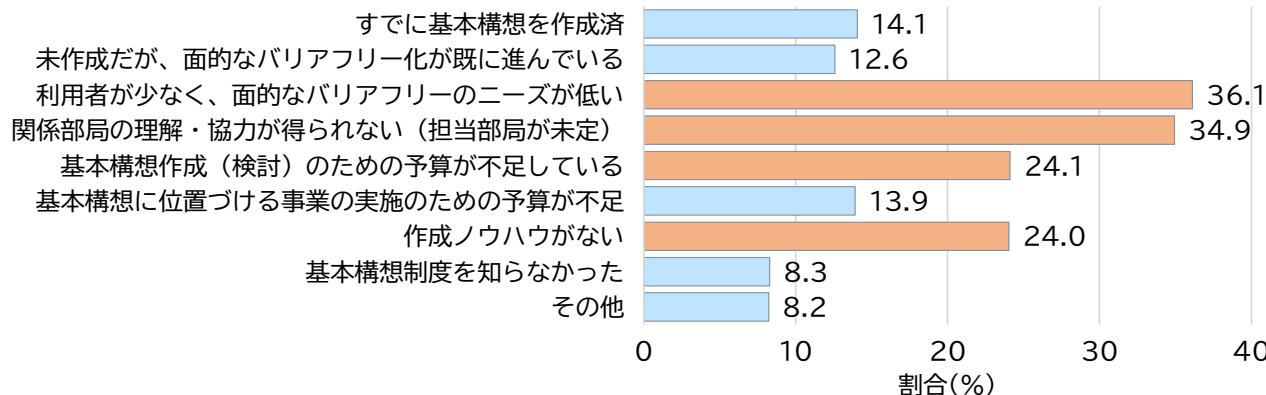
制度の現状 ～作成上の課題～

- ・作成予定がない3割以上の市町村が、関係部局の理解・協力が得られない、面的バリアフリーのニーズが低いことを理由に挙げている
- ・作成予算や作成ノウハウの不足についても、2割以上の市町村が挙げている

■ マスタープランの作成予定がない理由 (n=1,623)



■ 基本構想の作成予定がない理由 (n=1,423)



- ・共通する作業・記載が多いため、同時作成が効果的
- ・マスタープランを作成することでより広範囲の網掛けや促進地区内における施設間境界におけるバリアフリー化を図ることができる。

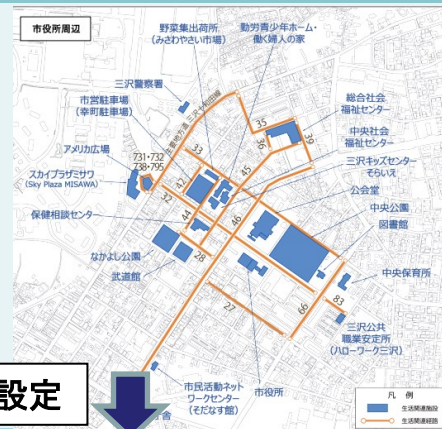
マスタープラン

基本構想

■ 共通事項(バリアフリー化の方針、調査等)

- ・ 検討の対象となる区域や施設(道路、駅、建築物等)のバリアフリー化の現状把握・課題整理等
- ・ 現状把握方法の検討(施設設置管理者からの情報提供、障害当事者や高齢者等とともに実施するまち歩き点検やヒアリング、住民を対象としたアンケート調査など)
- ・ 作成事項(基本的な方針、生活関連施設・経路の設定、マップ作成の情報提供、心のバリアフリー他)

調査を基に個別の記載事項を設定



三沢市(青森県)の事例:
まち歩き点検等の調査結果を基に、生活関連施設・経路を設定。事業の有無に関わらず今後バリアフリー化を図るべき施設として、方針を示す。

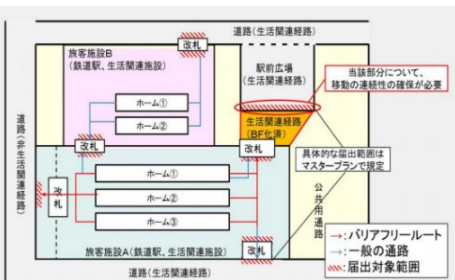
■ マスタープランの作成事項

- ・ 移動等円滑化促進地区の設定
- ・ 心のバリアフリーに関する事項
- ・ 行為の届け出に関する事項

事業の具体化
事業の調整が完了した
エリアを選定



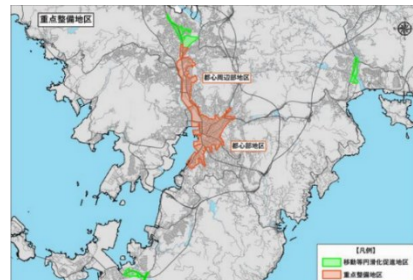
長崎市の事例: 立地適正化計画の都市機能誘導区域を移動等円滑化促進地区と設定



行為の届け出のイメージ:
施設間境界のバリアフリー化が可能

■ 基本構想の作成事項

- ・ 重点整備地区の設定
- ・ 特定事業に関する事項



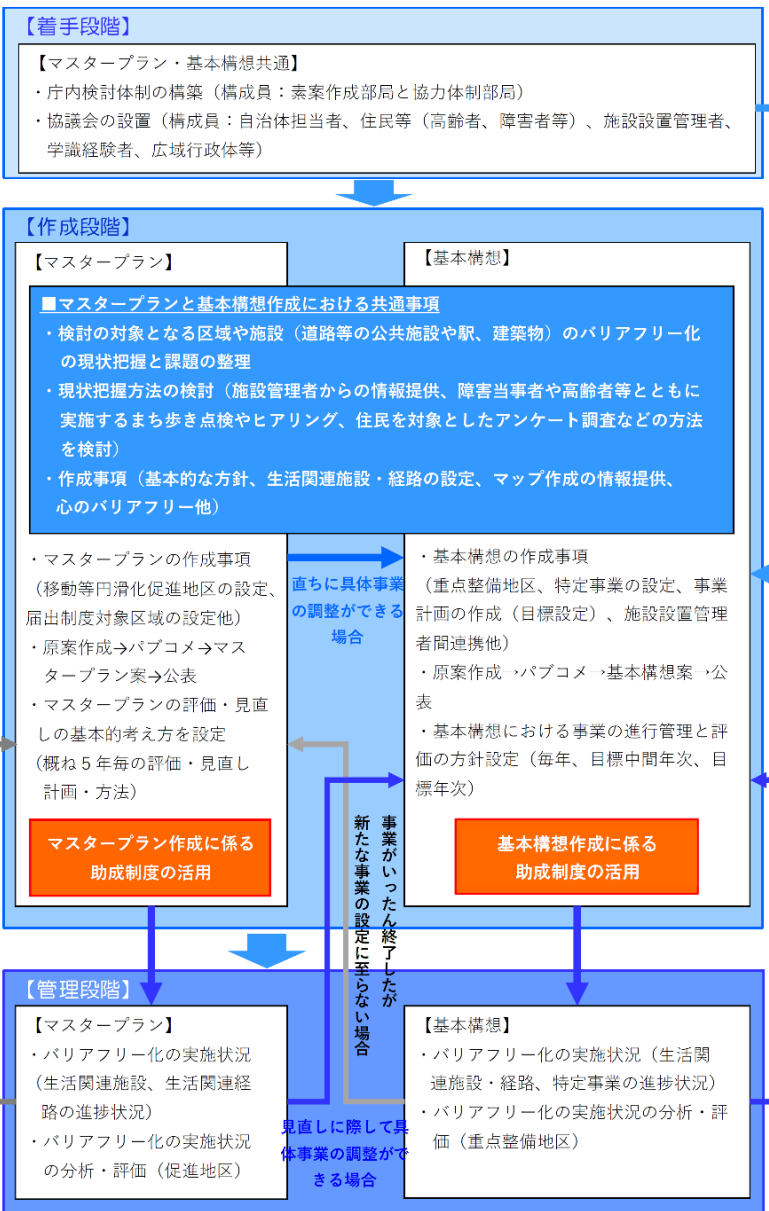
長崎市の事例: 特定旅客施設の含まれる都心部エリアを重点整備地区と設定

公共交通特定事業
ホームドアの設置 等



道路特定事業
歩道の段差解消 等

バリアフリーマスタープラン・基本構想の同時作成について



- ※マスタープラン、基本構想作成時の主な共通事項（左図より抜粋）
- ・ 庁内検討体制の構築
 - ・ 協議会の設置
 - ・ バリアフリー化の現状把握と課題の整理（検討の対象となる区域や施設）
 - ・ 現状把握方法の検討（まちあるき点検、ヒアリング、アンケート等）
 - ・ 作成事項（基本方針、生活関連施設・経路、心のバリアフリー等）
 - ・ パブコメ

出典：移動円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（P19）

図 マスタープラン・基本構想の関係性について

○ 支援ツールの作成

【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作成に関するガイドライン】



「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」を令和3年3月に改訂。

- 国土交通省では、市町村が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を新規に作成しようとする場合や、作成済みのマスタープラン・基本構想を見直す場合に活用できるよう、「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」を作成・公表している。（平成20年度発行、平成28年度・平成30年度に見直し）
- 令和2年6月一部施行の改正バリアフリー法における移動等円滑化の促進に関する「心のバリアフリー」などのソフト対策の強化や、令和3年4月施行の基本方針改正における移動等円滑化促進地区等の要件の見直し等を踏まえ、令和3年3月に改訂。

ガイドライン改訂の主なポイント

■ 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加

マスタープランの必須記載事項となった「心のバリアフリー」に関する事項について、記載すべき内容や記載事例等を追加

■ マスタープランの作成事例の充実

平成30年度に創設されたマスタープランについて、近年の作成事例における地区設定の考え方や、届出制度、情報提供に関する記載事例を追加

■ 基本構想に位置づける「教育啓発特定事業」の説明内容を追加

特定事業の種類に追加された「教育啓発特定事業」を位置づける際の留意点や、記載すべき内容、特定事業計画の作成例を追加

■ 基本構想等の住民提案制度の活用方法や事例を追加

基本構想の住民提案を受けた実績がある市町村や提案したことがある住民団体にアンケート調査を行い、市町村の体制整備や検討方法のポイントや住民提案事例を追加

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＞

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。

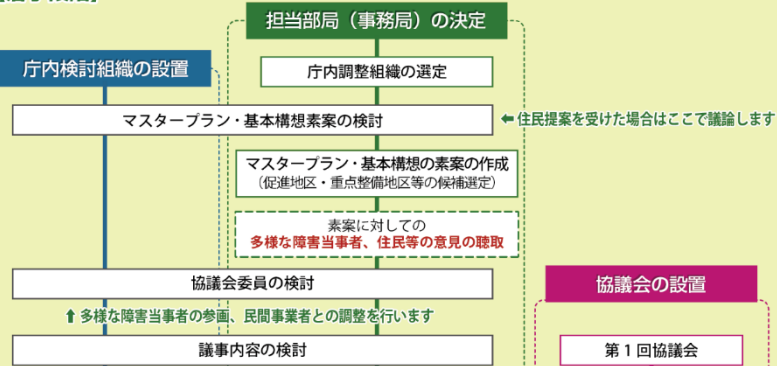
作成の手順

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。

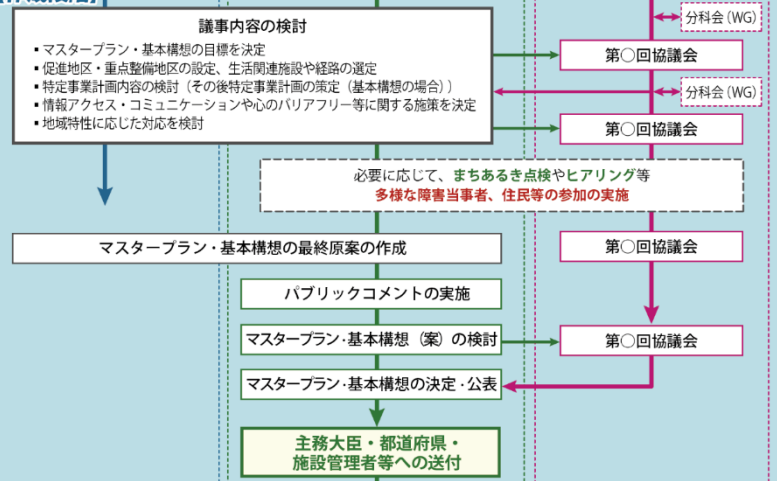
庁内検討組織と協議会の役割

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。

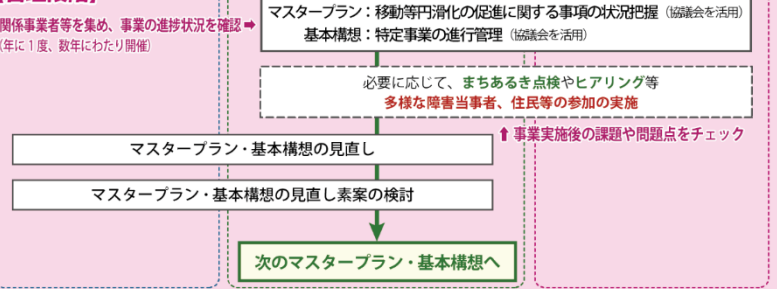
【着手段階】



【作成段階】



【管理段階】



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に行い、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

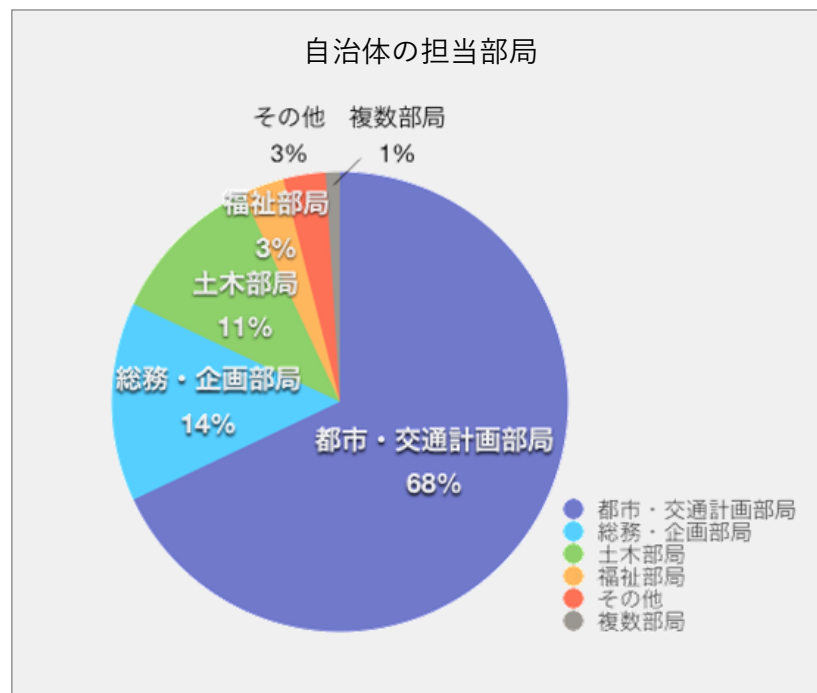
担当部局が定まっていない場合には、都市計画、交通計画、道路、公園、路外駐車場、建築物等都市基盤施設のバリアフリー化に関する関心の高い人や、具体的なアイデアを出せる人材が必要。

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



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

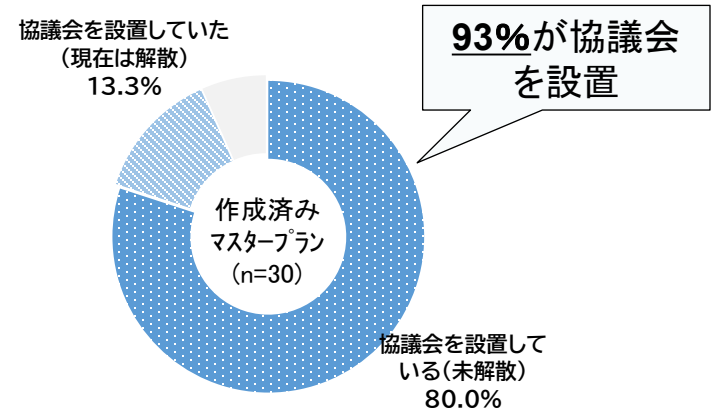
- 事前に十分な**情報提供**が必要
- 検討の**初期段階**からの継続的な議論が必要
 - ⇒ 計画のとりまとめ段階のみではなく、着手・検討の初期段階から継続的に開催
- 施設設置管理者相互の連携・調整
- 特定事業等の**進行管理**や**事後評価**に活用
 - ⇒ 計画作成後も、計画で定められた事項や、基本構想に位置づけられた特定事業等の円滑かつ効果的な実施、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）のためにも活用
- バリアフリーの取組の評価の実施
- **他の協議会等との連携**
 - ⇒ 地域公共交通の整備は地域のバリアフリー化と密接に関連しているため、活性化再生法の法廷会議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

(参考)基本構想等作成済市町村における協議会の活用状況

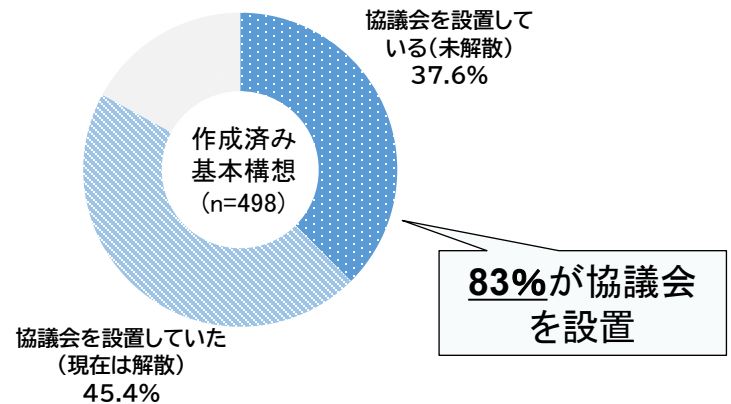
- 当事者参画を図るためにマスタープランでは約93%、基本構想では約83%の自治体が協議会を設置。
- 協議会の構成メンバーとしては、高齢者の団体等、障害者の団体等(肢体不自由)、学識経験者、他の市町村・都道府県・国などが多い。

■ 協議会の設置状況

○ マスタープラン

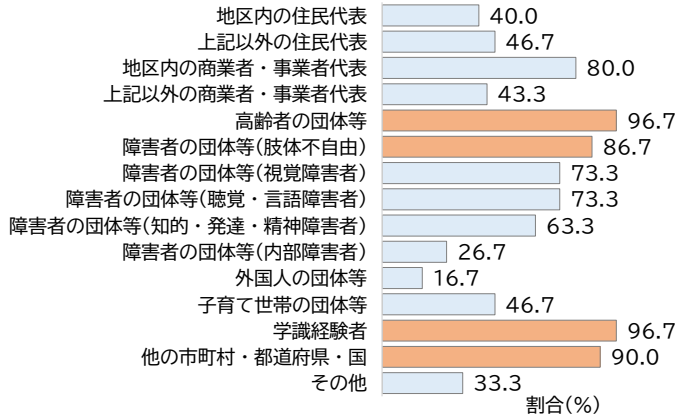


○ 基本構想

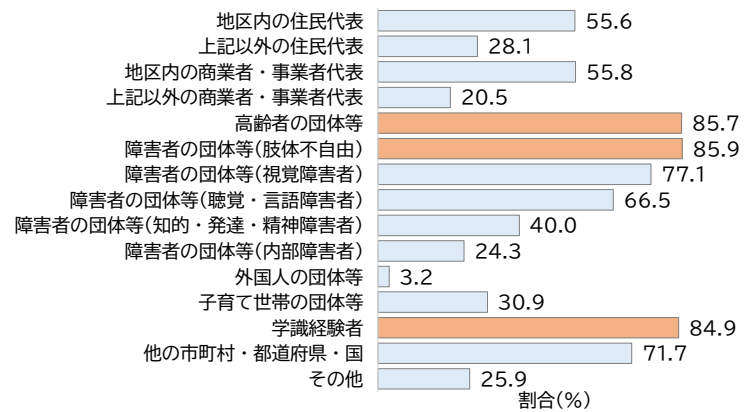


■ 協議会の構成メンバー

○ マスタープラン



○ 基本構想



○ 支援ツールの作成

【教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン】

教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン

令和4年3月

国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン

< 目次 >

事例目次.....	1
はじめに.....	3
第1章 教育啓発特定事業について.....	6
1-1 教育啓発特定事業の実施のポイント.....	7
1-2 心のバリアフリーと障害の社会モデル.....	9
1-3 教育啓発特定事業の実施内容.....	14
1-4 教育啓発特定事業の進め方.....	17
第2章 実施マニュアル(バリアフリー教室編).....	20
2-1 バリアフリー教室の意義と目的.....	21
2-2 バリアフリー教室の進め方.....	22
2-3 企画におけるポイントと留意事項.....	23
2-4 具体的な実施方法.....	30
2-5 フィードバック.....	34
第3章 実施マニュアル(まち歩き点検等編).....	36
3-1 まち歩き点検等の意義と目的.....	37
3-2 まち歩き点検等の進め方.....	38
3-3 企画におけるポイントと留意事項.....	40
3-4 具体的な実施方法.....	44
3-5 フィードバック.....	47
3-6 多様なまち歩き点検等の取組.....	50
第4章 実施マニュアル(シンポジウム・セミナー編).....	54
4-1 本マニュアルの役割.....	55
4-2 実施に当たっての検討事項.....	56
4-3 取組事例.....	62
第5章 実施マニュアル(適正利用等の広報啓発編).....	82
5-1 適正利用等の広報啓発の意義と目的.....	83
5-2 適正利用の広報啓発で発信する情報.....	84
5-3 バリアフリーに関する情報発信について.....	89
5-4 情報発信に関する工夫や留意点について.....	93

「教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン」
を令和4年3月に作成。

- 令和2年のバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）改正により、面的・一体的なバリアフリー化を図るために市町村が作成する計画（バリアフリー基本構想）に基づき、市町村や施設設置管理者等が実施する「心のバリアフリー」に関する事業である**教育啓発特定事業**が創設。
- 本ガイドラインは、市町村等の教育啓発特定事業の**継続的・計画的かつ円滑な実施を促進**するため、**具体的な進め方についての標準的な手法や望ましい実施方法等をマニュアル**として示すもの。
- 今後、本ガイドラインも参考としつつ、様々な取組が実施されることが期待される。

ガイドラインの構成

<ガイドライン本編>

教育啓発特定事業を実施する意義、計画的かつ継続的な実施の必要性、「心のバリアフリー」や「障害の社会モデル」について理解を得ることの重要性、障害当事者の参画の意義、学校と連携して実施する場合のポイント等を掲載。

<教育啓発特定事業>

- ①**学校連携教育事業**
児童等の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業
(例) 学校の間を活用した市町村等によるバリアフリー教室 等
- ②**理解協力啓発事業**
住民その他の関係者の理解の増進又はこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業
(例) 障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催 等

<実施マニュアル>

教育啓発特定事業としての実施が想定される代表的な4つの取組について、進め方、企画におけるポイントと留意事項、具体的な実施方法、フィードバックのやり方等について、実施事例等を紹介しつつ、標準的な手法や望ましい実施方法を提示。

(バリアフリー教室編)

(まち歩き点検等編)

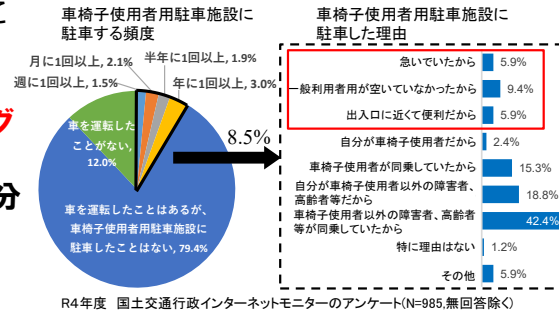
(シンポジウム・セミナー編)

(適正利用等の広報啓発編)



車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドラインの概要

- 共生社会における移動環境確保のための基本的インフラの一つである、車椅子使用者が円滑に利用することができる駐車施設（車椅子使用者用駐車施設）に、それを必要としない人が駐車すること等により、**真に必要な人が利用できない**場合があり、その**適正利用**についての課題が指摘されている。
- 当該駐車施設の利用対象者に**公的利用証を交付し適正利用を促す地方公共団体の取組（パーキング・パーミット制度）**については、車椅子使用者の他、車椅子を使用しないものの移動に配慮が必要な人（高齢者、妊産婦、けが人等）も広く対象とし、そのような人向けの優先駐車区画を設ける場合もあり、**利用区分の明確化や不適正利用の減少等**によって、車椅子使用者等の**利用環境改善に効果**が認められる。
- 引き続き、地域の実情等に応じ、同制度の**導入促進・普及啓発**の他、以下の考え方を踏まえ、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における**理解の増進と協力の確保**等により、**適正利用を推進**。



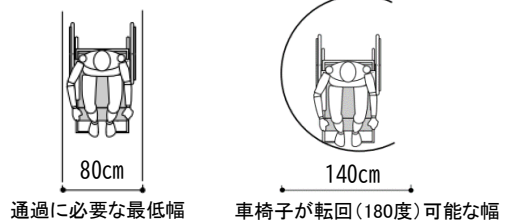
車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化

車椅子使用者用駐車施設については、バリアフリー法令上、車椅子使用者その他障害者等を除き、利用を控える等の適正配慮を規定。

不適正利用や利用集中等により車椅子使用者の円滑な利用環境が阻害されている場合等には、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、**「車椅子使用者用駐車施設」の利用対象者を「車椅子使用者」と明確化**することが望ましい。

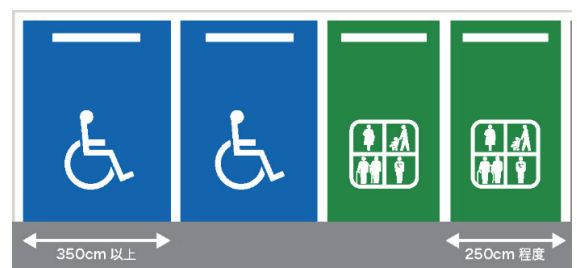


利用対象者を車椅子使用者と明確化している例



利用対象者の明確な区分とその考え方

車椅子使用者以外の障害者等については、**広い幅員を必ずしも必要としないものの駐車区画の位置等**に関し、**移動に配慮が必要な人も**いることから、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、そのような人への駐車区画を設置・運用する場合には、バリアフリー法令に位置づけられている**「車椅子使用者用駐車施設」とは別に「優先駐車区画」として位置づける**ことが望まれる。



複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ



地方公共団体の利用証の例

様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

多様な利用対象者の駐車区画の確保、限られた区画の効率的利用、不適正利用対策の取組等を引き続き推進。



機械式ゲートの設置による不適正利用対策の事例



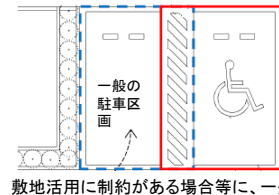
3台分の区画を2台分の幅広い区画とする運用例



狭小敷地等での車椅子使用者用駐車施設の確保・ダブルライン活用による駐車場全体の緩やかなバリアフリー化のイメージ



多様な利用対象者向けの優先駐車区画



敷地活用に制約がある場合等に、一般の駐車区画の隣に乗降スペースを設け、一般の駐車区画においても車椅子使用者が乗降可能となる工夫



施設の入口近くの駐車区画数が僅かであること等から、車椅子使用者以外の障害者等を車椅子使用者用駐車施設の利用対象者とすべからず、誤認等が無いよう、利用対象者をより明確に分かりやすく明示している事例

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

基本構想・マスタープラン作成に係る調査費等の補助

- 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）
 - バリアフリー基本構想・マスタープラン作成に係る調査費等に関する補助
- バリアフリー環境整備促進事業
 - バリアフリー基本構想作成（基礎調査等含む）に関する補助
- 心のバリアフリー推進事業（エコモ財団「共生社会実現に向けた移動円滑化基金」活用事業）
 - バリアフリー基本構想・マスタープラン作成の前段として行う、心のバリアフリー事業に関する補助

基本構想・マスタープラン作成後に活用できるハード整備に関する補助

- 鉄道駅のバリアフリー改修に関する補助
 - 鉄道駅総合改善事業（次世代ステーション創造事業）
 - 鉄道施設総合安全対策事業費補助（ホームドア整備）
- 建築物のバリアフリー改修に関する補助
 - バリアフリー環境整備促進事業

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）

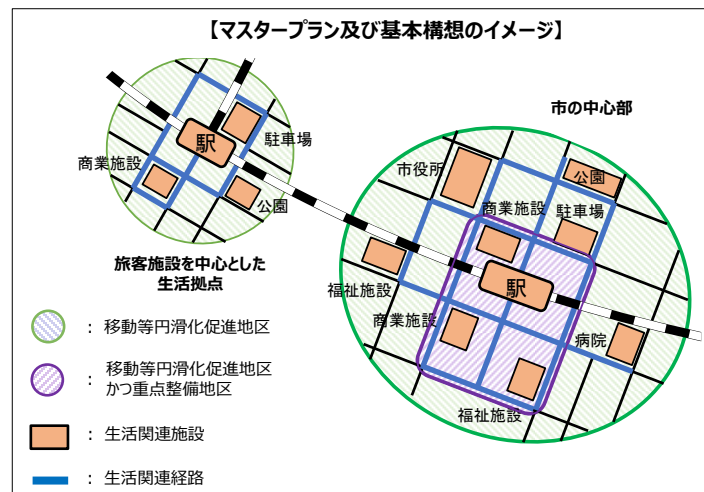
○補助対象者：市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）

○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

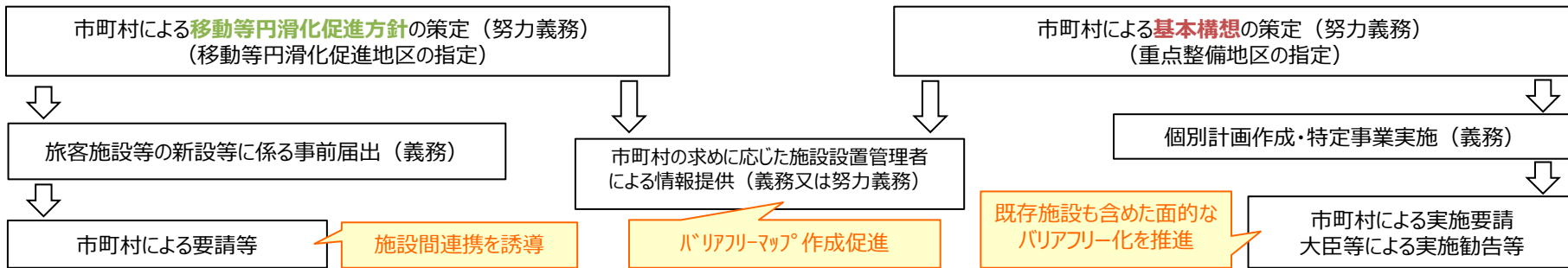
- ・協議会開催等の事務費
- ・住民・利用者アンケートの実施費用
- ・短期間の実証調査のための費用 等
- ・地域のデータの収集・分析の費用
- ・専門家の招聘費用

※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

民間建築物への補助は、民間事業者への直接補助ではなく、地方公共団体を通じた間接補助（地方公共団体による補助制度の創設が必要）

バリアフリー法に基づく基本構想・条例等の策定、小規模店舗をはじめとした既存建築ストックのバリアフリー改修工事等を支援し、障害者等が安心して暮らせる環境の整備を図る。

交付対象事業者

地方公共団体、民間事業者、協議会等

補助対象地域

- 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都市機能誘導区域の駅周辺

- ⑤バリアフリー基本構想、移動等円滑化促進方針、バリアフリー法に基づく条例を策定した区域

交付率

1/3を国費で支援

支援概要

■バリアフリー法に基づく条例・基本構想の策定への支援

■既存建築物バリアフリー改修事業

【対象建築物】

- 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者・障害者等が利用する建築物(店舗等)
- バリアフリー条例による規制対象の建築物

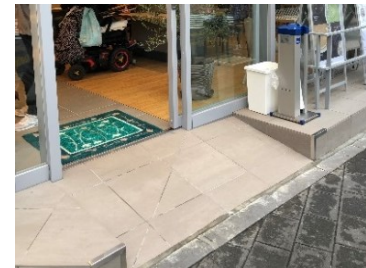
【補助対象】

- バリアフリー改修工事に要する費用

- ・段差の解消
- ・出入口、通路の幅の確保
- ・車椅子使用者用トイレの設置
- ・オストメイト設備を有するトイレの設置
- ・乳幼児用設備の設置
- ・ローカウンターを設置
- ・車椅子使用者用駐車施設の設置
- ・駐車場から店舗までの屋根設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・点字・音声等による案内板の設置
- ・トイレ・客室へのフラッシュライトの設置
- ・集団補聴設備の設置 など



トイレのバリアフリー化



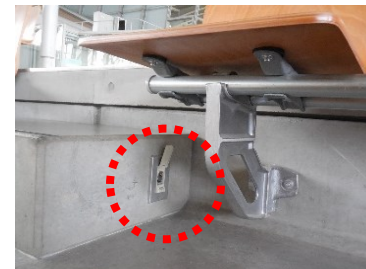
スロープの設置



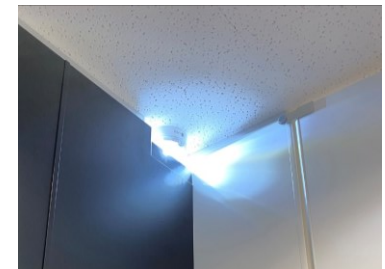
ローカウンターの設置



視覚障害者誘導用ブロック、点字による案内板の設置



集団補聴設備の設置



トイレへのフラッシュライトの設置

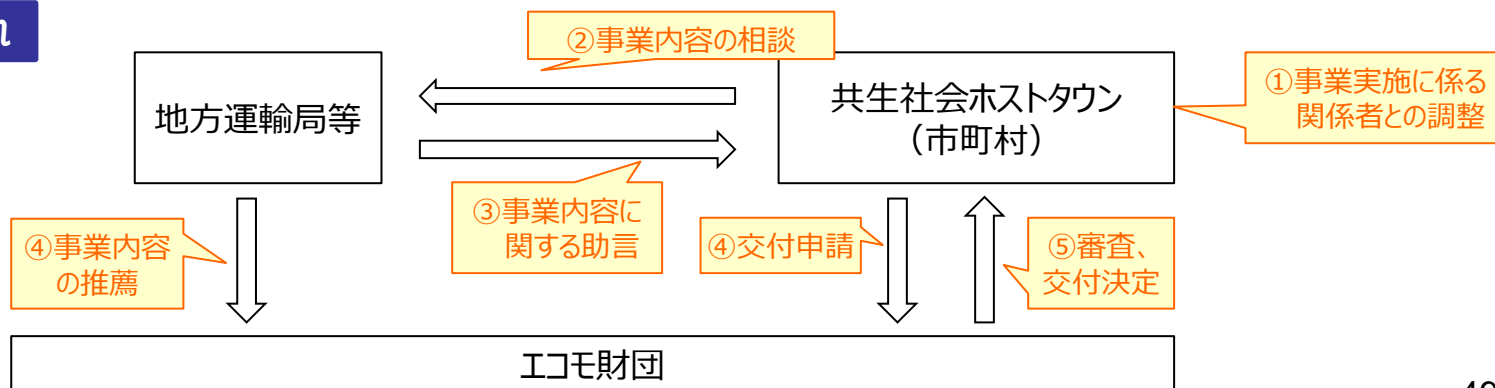
	地域交通バリアフリー化調査事業 (地域公共交通確保維持改善事業)	バリアフリー環境整備促進事業 (社会資本整備総合交付金)
主な要件/事業主体	<p>■要件・事業主体</p> <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー法第24条の四（マスタープラン）、第26条（基本構想）に位置付けられた協議会の構成員である市町村 基本構想の場合、公共交通特定事業及び教育啓発特定事を位置付ける必要がある。 	<p>■事業の対象地区</p> <ol style="list-style-type: none"> ①三大都市圏の既成市街地等 ②人口5万人以上の市 ③厚生労働省事業等の実施都市 ④都市機能誘導区域の駅周辺 ⑤バリアフリー基本構想、移動等円滑化促進方針、バリアフリー法第14条第3項に基づく条例を策定した区域
交付対象事業	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想及びバリアフリー環境整備計画作成 バリアフリー環境整備計画に係る移動システム等整備 認定特定建築物の移動システム等の整備 既存建築物バリアフリー改修
国費率/限度額	国：1/2（上限500万円）	国：1/3
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> 市町村の事業に対して個別に補助 	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備計画への基幹事業としての位置付けが必要（計画単位での配布） 関連する事業について効果促進事業として実施可能
活用スケジュール (例年参考)	<ul style="list-style-type: none"> 5月 事業量調査（次年度の事業の概算調査） 11月 事業量調査（次年度の事業の概算調査） 12月 要望調査（次年度の国費要望） 翌3月 内示 	<ul style="list-style-type: none"> 8月 概算要望 翌1～2月 本要望 ※ここまでに計画へ位置付け 翌3月 各計画への内示
相談先	各地方運輸局 交通政策部バリアフリー推進課 内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 各地方整備局 建政部（都市）住宅整備課 内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 建設行政課

- 東京2020オリパラ競技大会を契機として、「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」の取組を行っている「**共生社会ホストタウン**」を中心に、**共生社会の実現に向けた機運が醸成**されつつあるところ。
- そこで、共生社会ホストタウンによる**マスタープランや基本構想の作成を視野**に入れつつ、地方におけるバリアフリー化の一層の推進、また、大会終了後もその取組が**レガシーとして全国に広がっていくよう**、「心のバリアフリー」の取組など**共生社会ホストタウンにおけるバリアフリー施策の強化を継続的に支援**するための事業を創設。

事業概要

- **対象者**：共生社会ホストタウンに認定されている市町村
- **対象経費**：次の①～③のいずれかに要する費用。
 - ①まちあるき点検の実施
 - ②バリアフリーマップの作成
 - ③その他バリアフリー教室の開催等 「心のバリアフリー」の推進に係る取組
- **助成対象期間**：2021年10月1日～2025年3月31日
※申請は2024年3月31日まで
- **助成限度額**：上限200万円
- **採択要件**：
 - ① 高齢者、障害者等の当事者の参画。
 - ② 市町村のバリアフリー施策担当課の参画。（実施主体が団体等市町村ではない場合）
 - ③ 採択された次の年度に実施されるシンポジウム等の場において、取組内容の展示・発表等の取組への協力。
 - ④ 地方運輸局等の職員を取組のオブザーバーとして関与させること。

事業実施の流れ



基本構想・マスタープラン作成に係る調査費等の補助

- 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）
 - バリアフリー基本構想・マスタープラン作成に係る調査費等に関する補助
- バリアフリー環境整備促進事業
 - バリアフリー基本構想作成（基礎調査等含む）に関する補助
- 心のバリアフリー推進事業（エコモ財団「共生社会実現に向けた移動円滑化基金」活用事業）
 - バリアフリー基本構想・マスタープラン作成の前段として行う、心のバリアフリー事業に関する補助

基本構想・マスタープラン作成後に活用できるハード整備に関する補助

- 鉄道駅のバリアフリー改修に関する補助
 - 鉄道駅総合改善事業（次世代ステーション創造事業）
 - 鉄道施設総合安全対策事業費補助（ホームドア整備）
- 建築物のバリアフリー改修に関する補助
 - バリアフリー環境整備促進事業

※この他にも道路事業や市街地整備事業・都市公園緑地等事業等ハード整備に活用可能な補助あり。

鉄道駅総合改善事業(次世代ステーション創造事業)

まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、地方自治体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会において策定された整備計画に基づき、ホームの拡幅等の駅改良、駅空間の高度化に資する施設(保育所、観光案内所等)、バリアフリー施設の整備に対して支援を実施。

補助対象事業 (事業メニュー)

駅改良であって、駅改良と併せて行う駅空間高度化機能施設又はバリアフリー施設の整備を支援

※鉄道駅バリアフリー料金制度の活用によるバリアフリー施設の整備は補助対象外

◎: 主要な事業

① 駅改良事業

◎ 駅改良(利用者の利便増進に資する改良※)

- ・橋上駅舎化
- ・改札口、通路新設等の乗換利便性向上
- ・ホーム・コンコース拡幅等の利便性向上等

※ホーム拡幅による混雑緩和、改札からホームへのアクセス性向上等

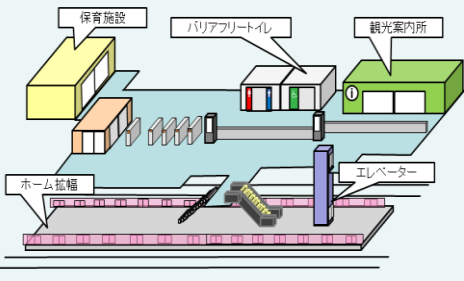
+

○ 駅空間高度化機能施設

- ・生活支援施設(保育所、病院等)
- ・観光案内施設等(観光案内所等)

○ バリアフリー施設

- ・エレベーター等



② バリアフリー事業

○ 駅改良(バリアフリー施設の整備に必要な改良)

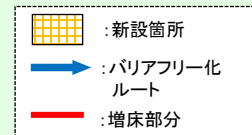
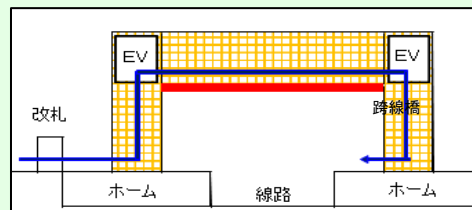
- ・跨線橋、人工地盤等

+

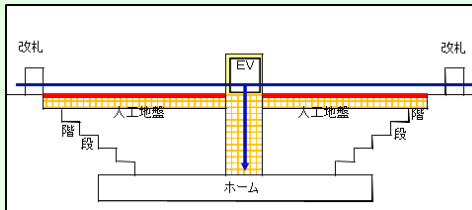
◎ バリアフリー施設

- ・エレベーター、ホームドア、多機能トイレ等

[跨線橋新設+エレベーター設置の例]



[人工地盤設置+エレベーター設置の例]



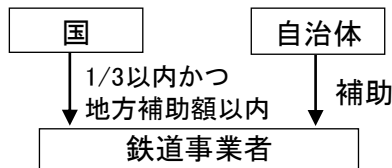
エレベーター

補助スキーム

(1) 地方自治体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会において整備計画を策定

(2) 整備計画に基づき、鉄道事業者が、以下の事業を実施

① 駅改良事業、② バリアフリー事業を実施



※②について、バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅は1/2以内(令和4年度~)

※対象駅の利用者数は要件としていない。

1. 目的・事業概要

【目的】

ホームにおける転落・接触等は、視覚障害者のみならず一般利用者においても多く発生している。転落・接触等の防止効果の高いホームドアについて、一般利用者を含めた全ての利用者の安全性の向上を図るための施設として、更なる整備を促進する。

【事業概要】

鉄軌道事業者が行うホームドアの整備に対して支援

2. 制度の内容

- ・補助対象事業者・・・鉄軌道事業者
- ・補助対象事業・・・鉄軌道駅におけるホームドアの整備
- ・補助率
 - 〔国〕 補助率1/3以内
 - バリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅については補助率1/2以内



令和3年度以降の整備目標

(バリアフリー法に基づく基本方針)

■転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、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、**鉄軌道駅全体で3,000番線**、うち1日当たりの平均利用者数が**10万人以上の鉄軌道駅で800番線**を整備。

【進捗状況】〔令和3年度末〕

- ・全鉄軌道駅の整備番線 **2,337番線** (1,002駅)
- ・うち10万人/日以上¹の整備番線数 **406番線** (127駅)

<参考>

- ・全鉄軌道駅 総番線数:19,841番線 総駅数:9,379駅
- (うち10万人/日以上¹) 総番線数: 911番線 総駅数: 173駅

鉄道駅のバリアフリー化事例集

01 鉄道駅総合改善事業(バリアフリー化事業)

- (1)【JR北海道】登別駅 4
- (2)【三陸鉄道】宮古駅 5
- (3)【あいの風とやま鉄道】越中大門駅 6
- (4)【あいの風とやま鉄道】福岡駅 7
- (5)【近畿日本鉄道】桜駅 8
- (6)【近畿日本鉄道】高見ノ里駅 9
- (7)【JR西日本】比良駅 10
- (8)【JR西日本】新井口駅 11
- (9)【JR九州】木葉駅 12

02 鉄道施設総合安全対策事業 (ホームドア整備事業)

- (1)【東武鉄道】竹ノ塚駅 14
- (2)【阪神電気鉄道】神戸三宮駅 15
- (3)【JR西日本】西明石駅 16

03 地域公共交通確保維持改善事業 (地域公共交通バリア解消促進等事業)

- (1)【伊予鉄道】港山駅 18
- (2)【智頭急行】西粟倉駅 19
- (3)【JR西日本】安土駅 20

04 ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業 (交通サービス利便向上促進等事業)

- (1)【一般社団法人養老線管理機構】池野駅 22
- (2)【JR九州】三股駅 23
- (3)【近畿日本鉄道】法善寺駅 24
- (4)【阪神電気鉄道】大開駅 25
- (5)【JR西日本】福崎駅 26

05 観光振興事業(公共交通利用環境の革新等事業)

- (1)【あいの風とやま鉄道】滑川駅 28
- (2)【山陽電気鉄道】中八木駅 29
- (3)【神戸新交通】魚崎駅 30
- (4)【神戸電鉄】花山駅 31

06 【参考】鉄道駅総合改善事業の概要

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000049.html

民間建築物への補助は、民間事業者への直接補助ではなく、地方公共団体を通じた間接補助（地方公共団体による補助制度の創設が必要）

バリアフリー法に基づく基本構想・条例等の策定、小規模店舗をはじめとした既存建築ストックのバリアフリー改修工事等を支援し、障害者等が安心して暮らせる環境の整備を図る。

交付対象事業者

地方公共団体、民間事業者、協議会等

補助対象地域

- 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都市機能誘導区域の駅周辺

⑤バリアフリー基本構想、移動等円滑化促進方針、バリアフリー法に基づく条例を策定した区域

交付率

1/3を国費で支援

支援概要

■バリアフリー法に基づく条例・基本構想の策定への支援

■既存建築物バリアフリー改修事業

【対象建築物】

- 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者・障害者等が利用する建築物(店舗等)
- バリアフリー条例による規制対象の建築物

【補助対象】

- バリアフリー改修工事に要する費用

- ・段差の解消
- ・出入口、通路の幅の確保
- ・車椅子利用者用トイレの設置
- ・オストメイト設備を有するトイレの設置
- ・乳幼児用設備の設置
- ・ローカウンターを設置
- ・車椅子利用者用駐車施設の設置
- ・駐車場から店舗までの屋根設置
- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・点字・音声等による案内板の設置
- ・トイレ・客室へのフラッシュライトの設置
- ・集団補聴設備の設置 など



トイレのバリアフリー化



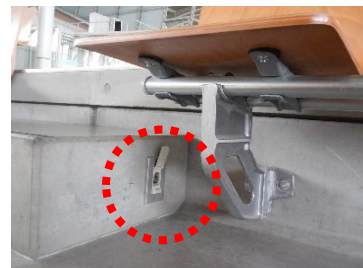
スロープの設置



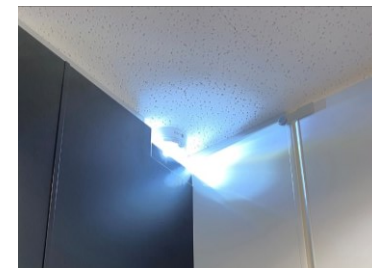
ローカウンターの設置



視覚障害者誘導用ブロック、点字による案内板の設置



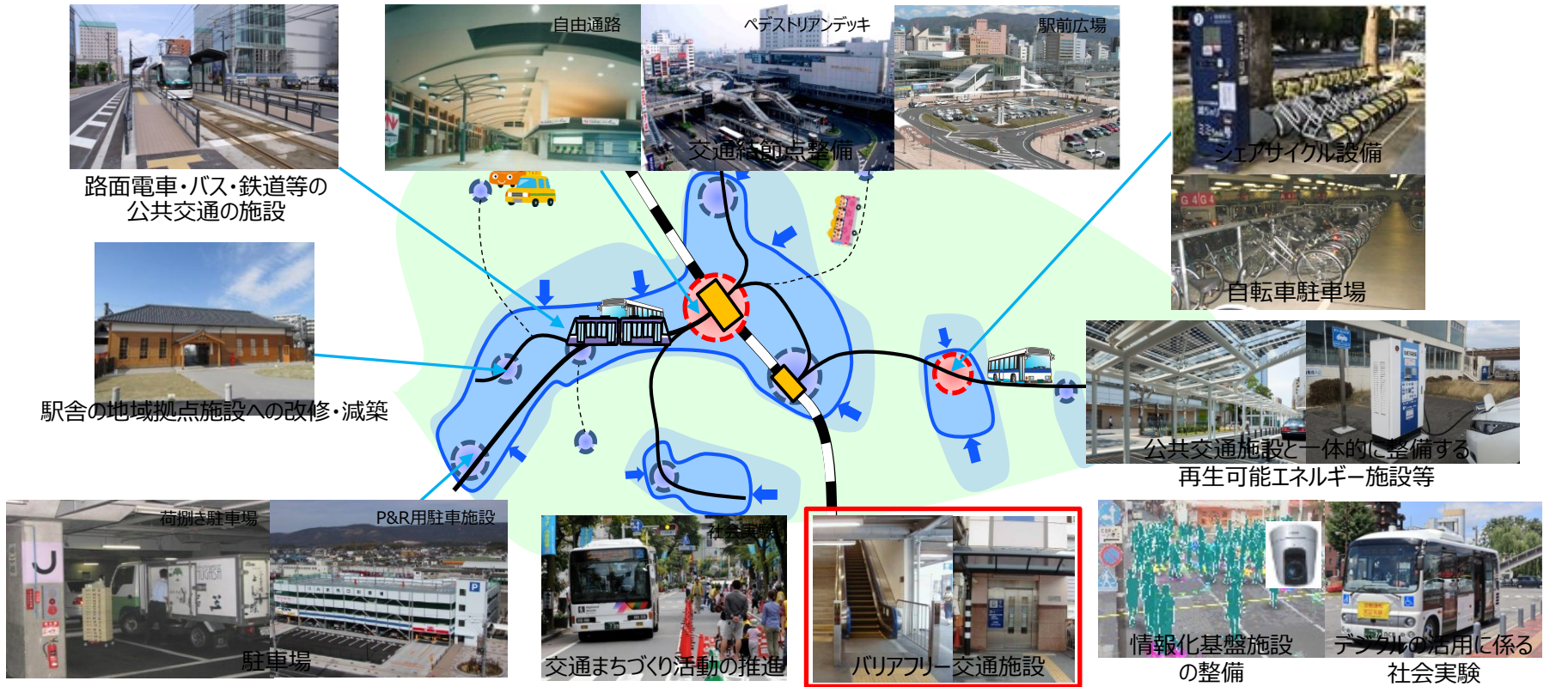
集団補聴設備の設置



トイレへのフラッシュライトの設置

都市・地域交通戦略推進事業

- 概要： 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
 - 補助対象者： 地方公共団体※1、法定協議会※2、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人等
 - 施行区域： ①都市・地域総合交通戦略を策定している区域、②立地適正化計画を策定している区域、
③バリアフリー基本構想に定められた重点整備地区、④歴史的風致維持向上計画の重点区域、⑤地方踏切道改良計画に定められた区域
 - 補助率： 1/3※3
- ※1 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等(独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む)も事業実施可能
 ※2 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
 ※3 立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業等は補助率を嵩上げ(1/3→1/2)



都市・地域交通戦略推進事業(バリアフリー交通施設)【R5予算拡充】

- 駐車場等に関するバリアフリー化については多様なニーズがある一方、小規模な改修で対応が可能な施設もあり法的に義務付けがなされていない小規模な駐車場等も含め、収益に必ずしも直結しない駐車場等のバリアフリー化を一層進めるにあたっては、事業規模の大小に関わらず公的な支援の強化が必要。

【拡充内容】

- バリアフリー交通施設整備を単独で実施する場合は、現行で50百万円以上となっている全体事業費の要件を撤廃。

■ 駐車場から各施設を繋ぐスロープの設置例



阿久比町役場庁舎駐車場<出典:阿久比町提供資料>

■ 駐車場出入口のスロープ改修例

障害者用駐車場のスロープの傾斜緩和



出典:「東京バリアフリー2020」(東京都)
<https://www.2020games.metro.tokyo.lg.jp/taikaijunbi/houkoku/BARRIER-free-2020/index.html>

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	作成済
未作成	未作成	<p>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</p> <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 	<p>C. 基本構想の作成</p> <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	<p>B. マスタープランの作成</p> <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 	<p>D. マスタープラン・基本構想の5年見直し</p> <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！

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。

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。

- ・バリアフリー法に基づく基本方針に定められた2025年度までの第3次整備目標の達成状況は下記のとおり。
- ・参考値及び現状値については、小数第1位を四捨五入している。

2025年度末までの目標			2020年度末 (参考値)	2021年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
鉄軌道	3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約93%	約94%※5	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限り可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ○高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める ○駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約38%	約42%※5	原則 100%	
		案内設備※3	約75%	約77%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%※5	原則 100%	
	ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数		2,192番線 (334番線)	2,337番線 (406番線)	3,000番線 (800番線)	○カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数(内数表記)
	鉄軌道車両		約49%	約52%※6※7	約70%※8	○新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める
バス	3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日のバスターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約91%	約93%※5	原則 100%	○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約91%	約91%※5	原則 100%	
		案内設備※3	約73%	約76%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約71%	約70%※5	原則 100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約66%※6	約80%	○高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化
		リフト付きバス(適用除外車両)	約6%	約6%※6	約25%	
		空港アクセスバス	約32%	約38%※6	約50%※9	
貸切バス車両		1,066台	1,157台	約2,100台		

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2021年度末)

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2021年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等	
タクシー	福祉タクシー車両	41,464台	42,622台※6	約90,000台		
		ユニバーサルデザインタクシーの割合	-	約179%※6※10 (別紙参照)	約25%	○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
旅客船	2,000人以上/日の旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	100%	100%※5	原則 100%	○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者のみならず利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	100%※5	原則 100%	
		案内設備※3	約89%	約89%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約89%	約89%※5	原則 100%	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)	約53%	約55%※6	約60%	○2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	2,000人以上/日の航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約95%	100%※5	原則 100%	○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	100%※5	原則 100%	
		案内設備※3	100%	100%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	100%	100%※5	原則 100%	
	航空機	約99%	100%※6	原則 100%		
道路	重点整備区域内の主要な生活関連経路を構成する道路	約67%	約69%	約70%		
都市公園	規模の大きい概ね2ha以上の都市公園におけるバリアフリー化率	園路及び広場	約64%※11	- ※12	約70%	○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		駐車場	約55%※11	- ※12	約60%	
		便所	約62%※11	- ※12	約70%	

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2021年度末)

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2021年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
路外駐車場	特定路外駐車場	約71%	約71%	約75%	
建築物	床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物	約62%	約63%	約67%	○床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ○公立小学校等については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等のバリアフリー化率	約98%	約99%	原則 100%	
	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている音響信号機及びエスコートゾーンの設置率	—	約51%	原則 100%	
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	11自治体	22自治体	約350自治体	※全市町村(約1,740)の2割に相当
	移動等円滑化基本構想の作成	309自治体	316自治体	約450自治体	※2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村(約730)の6割に相当
心のバリアフリー	「心のバリアフリー」の用語の認知度※13	約24%	約24%	約50%	○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
	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※13	約82%	約87%	原則 100%	

- ※1 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象)への適合をもって算定。
- ※2 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定。
- ※3 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第10条～12条への適合をもって算定。
- ※4 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。また、トイレを設置している施設における割合。
- ※5 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの各項目の現状値については、集計対象である旅客施設総施設数が前年度から変動した影響を受けている。
- ※6 各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。
- ※7 2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け)への適合状況。
- ※8 2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定。
- ※9 1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。
- ※10 各都道府県の総車両数の合計に対するユニバーサルデザインタクシー車両数の合計の割合を記入。
- ※11 都市公園に係る2020年度末の参考値は、第3次目標に基づいて算定。
- ※12 2021年度末の現状値については、集計中のため「-」としている。
- ※13 インターネットモニターアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」による。