

バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック

平成20年10月

**国土交通省 総合政策局
安心生活政策課**

目次

第1章 ガイドブックの概要.....	5
1. バリアフリー新法と基本構想制度が目指すこと.....	6
2. ガイドブックの目的と位置づけ.....	10
3. 基本構想作成の効果.....	12
4. ガイドブックの構成.....	15
第2章 基本構想の作成体制.....	17
1. 基本構想の作成体制と流れ.....	18
2. 庁内体制の構築.....	20
3. 協議会の設置・運営.....	22
4. 住民参加と意見の反映.....	25
5. 民間事業者との調整.....	29
6. 基本構想の作成等の提案制度について.....	31
第3章 基本構想の内容.....	33
1. 全般的な留意点.....	34
2. 基本構想に明示すべき事項.....	37
3. 重点整備地区の設定.....	42
4. 生活関連施設・生活関連経路の設定.....	46
5. 特定事業.....	50
6. 移動等円滑化のためのその他の事業.....	53
7. 市街地開発事業に関する移動等円滑化、駐車施設の整備に関する事項.....	54
8. ソフト施策.....	55
9. 地域特性に応じた施策.....	59
10. 基本構想の進行管理.....	63
第4章 特定事業計画の作成に向けて.....	71
1. 特定事業計画の作成に向けて.....	72
参考資料.....	73
1. 障害種別の特性.....	74
2. バリアフリー化のための主な支援策.....	80

第1章 ガイドブックの概要

バリアフリー新法及びバリアフリー基本構想が目指していることに基づき、本ガイドブックの目的や位置づけ、構成などの概要を示します。

1. バリアフリー新法と基本構想制度が目指すこと
2. ガイドブックの目的と位置づけ
3. 基本構想作成の効果
4. ガイドブックの構成

1. バリアフリー新法と基本構想制度が目指すこと

バリアフリー新法が目指すものは次のとおりです。

- ◆個々の施設等のバリアフリー化（公共交通機関、建築物等の新設等の際の移動等円滑化基準への適合義務）
- ◆面的・一体的なバリアフリー化（基本構想制度：施設が集積する地区における重点的・一体的なバリアフリー化）

また、新法では、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、バリアフリー化を進めるにあたっての留意点として、

- ◆様々な段階での住民・当事者参加
 - ◆スパイラルアップ（継続的・段階的な改善）
 - ◆心のバリアフリーの促進
- を挙げています。

高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境整備を目指し、移動等円滑化に関してより一体的・総合的な施策の推進を図るため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築に関する法律（ハートビル法、平成6年）」と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法、平成12年）」を統合・拡充した「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー新法」又は「新法」）が平成18年12月に施行されました。

バリアフリー新法及びこれに位置づけられた基本構想制度の目指すことは、以下に示すとおりです。

1-1 バリアフリー新法の目指すこと

バリアフリー新法の目的は、高齢者や障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、全ての障害者）、妊産婦、けが人などの移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することです。

この法律は、公共交通機関、建築物、都市公園、路外駐車場、歩行空間の新設時等における移動等円滑化基準への適合義務を課すことによって各施設のバリアフリー化を推進するとともに、基本構想制度を活用して、駅を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進しようとするものです。

また、新法では、新たに「ユニバーサルデザイン」の考え方を踏まえた規定が盛り込まれています。

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

このような考え方を踏まえ、新法では、具体的には、次の規定が盛り込まれています。

(1) 様々な段階での住民・当事者参加

基本構想の作成プロセスや国による継続的な制度の改善（スパイラルアップ）の際の住民・当事者参加

(2) スパイラルアップ（継続的・段階的な改善）

国による継続的・段階的な制度等の改善、協議会制度を活用した基本構想の実施段階における連絡調整

(3) 心のバリアフリーの促進

国、地方公共団体、国民の責務の規定

1-2 基本構想制度の目指すこと

新法において、市町村は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成18年12月15日、国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第一号）」（以下、基本方針）に基づき、旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）について、基本構想を作成することができる」とされています。

基本構想制度は、移動等円滑化基準への**適合義務規定が個々の施設等のバリアフリー化を図る**ものであることと比較すると、**施設が集積する地区において、面的・一体的なバリアフリー化を図ること**をねらいとしているものです。

また、基本構想に基づき面的なバリアフリー化を推進することによって、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を通じて、誰もが暮らしやすいまちづくりを進めることにつながりますが、さらには、コンパクトシティなどの人口減少時代における都市のあり方に関して、一つの重要な視点を具体的に示すことにもつながります。

また、前述のとおり、新法では、新たにユニバーサルデザインの考え方を踏まえた規定が盛り込まれましたが、基本構想制度においては、次のことに留意することが必要です。

(1) 様々な段階での住民・当事者参加

基本構想の**作成プロセスの様々な段階で、住民・当事者参加を図る**ことが重要です。

新法では、これらの者の意見を反映させるために必要な措置（パブリックコメント制度などが想定されます）を講ずることを求めています。また、新たに規定された法定協議会制度の積極的な活用や、基本構想の提案制度への受入れ体制の整備も重要となります。

(2) スパイラルアップ（継続的・段階的な改善）

新法では、国による継続的・段階的な制度等の改善を求めています。地方公共団体にも、これに準じた取組みに努めるよう求めています。

市町村が主体となる基本構想制度においても、**基本構想を作成することをゴールとすることなく**、協議会による基本構想の実施段階における連絡調整制度などを活用しながら、**継続的・段階的なバリアフリー化の推進に努める**必要があります。

(3) 心のバリアフリーの促進

新法では、バリアフリー化に関する国民の理解と協力についての教育活動、広報活動等を通じた取組み（心のバリアフリー）を国の責務としていますが、地方公共団体にも、これに準じた取組みに努めるよう求めています。

基本構想制度においても、その作成プロセスにおいて住民の理解と協力を留意することや、基本構想に「心のバリアフリー」を目的とした普及啓発事業を位置づけるなどの取組みが考えられます。

バリアフリー化の重点的かつ一体的な推進



2. ガイドブックの目的と位置づけ

2-1 ガイドブックの目的

平成20年9月30日現在、基本構想（旧交通バリアフリー法に基づく基本構想を含む）は、251市町村で321件が作成されています。（基本構想の作成状況については、国土交通省ホームページ*参照）

しかしながら、全国市町村数（1,810市町村、平成20年7月1日現在）に占める割合は依然として低く、今後も積極的に基本構想の作成に取り組んでいただく必要があると考えています。

また、321件の基本構想のうち、260件が旧交通バリアフリー法に基づく基本構想であることから、これらの基本構想についてもバリアフリー新法に対応させるよう更新することが期待されます。

本ガイドブックは、基本構想を作成していない市町村にあつては、**基本構想を作成する際に**、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想を作成した市町村にあつては、**バリアフリー新法に対応した基本構想に更新する際に**、参考として**活用していただく**ことを目的として作成したものです。

*<http://www.mlit.go.jp/barrierfree/transport-f/basicplan/basicplan.html>

2-2 ガイドブックの位置づけ

本ガイドブックは、新法第25条に基づき市町村が作成する移動等円滑化基本構想について、関係事業者との調整や住民参加を含む各種作業を円滑に進めるための体制、基本構想で明確に記述すべき事項その他留意点等を示したものです。

なお、本ガイドブックは、基本構想の作成促進を目的とするものであり、旅客施設、車両、道路、路外駐車場、都市公園、建築物などの移動等円滑化基準の技術的な基準に係る解説は行っていません。

移動等円滑化基準の解説に関しては、各基準及びガイドラインを参照してください（次ページ参照）。

移動等円滑化基準及び移動等円滑化整備に関するガイドライン

【旅客施設、車両等】

- 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年12月15日）⇒[公共交通移動等円滑化基準](#)
 - ★「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」〔バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）〕 2007年7月 国土交通省総合政策局安心生活政策課
 - ★「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」〔バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）〕 2007年7月 国土交通省総合政策局安心生活政策課
 - ★「旅客船バリアフリーガイドライン」2007年9月 国土交通省海事局安全基準課

【建築物】

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成18年12月8日）⇒[建築物移動等円滑化基準](#)
 - ★「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」 2007年 国土交通省住宅局建築指導課
- ※建築物に関しては、適合義務の基準である上記の基準のほかに、よりバリアフリー性の高い建築物の整備を促進するための「建築物移動等円滑化誘導基準」を国土交通省令として定めています。

【道路】

- 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成18年12月19日）⇒[道路移動等円滑化基準](#)
 - ★「改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン」 2008年1月 編集・発行：国土技術研究センター

【都市公園】

- 移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令（平成18年12月18日）⇒[都市公園移動等円滑化基準](#)
 - ★「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」 2008年1月 国土交通省都市・地域整備局公園緑地課

【路外駐車場】

- 移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年12月15日）⇒[路外駐車場移動等円滑化基準](#)

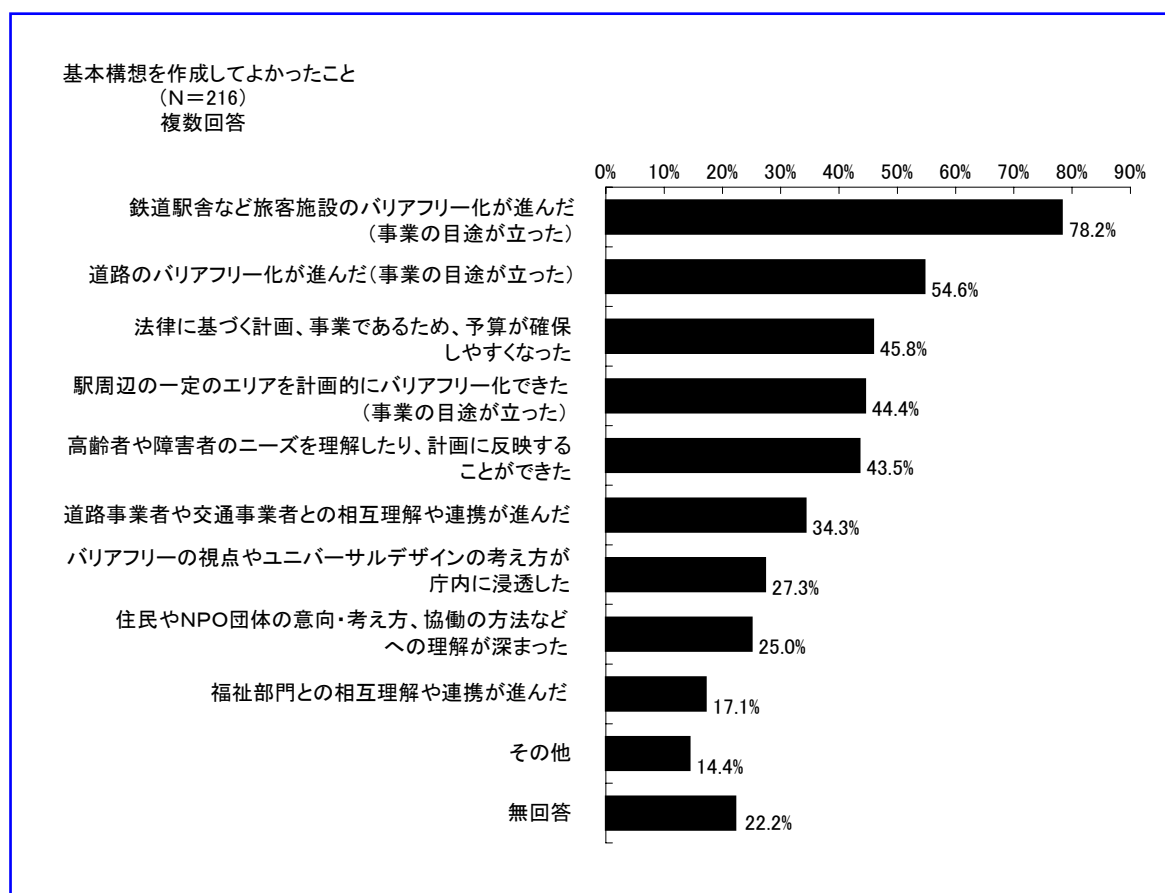
3. 基本構想作成の効果

基本構想作成による効果は、

- ◆特定事業の実施義務等により、旅客施設、道路等施設のバリアフリー化の促進・実現につながる（予算確保を含む）という直接的な効果のほか、以下のような効果が期待されます。
- ◆高齢者、障害者等の移動に対するニーズ把握につながる
- ◆住民への意識啓発につながる

国土交通省で実施した市町村アンケート調査¹の結果から、基本構想作成による効果として多く挙げられていたものを以下に示します。

旅客施設や道路のバリアフリー化が進んだ、予算が確保しやすくなった、一定エリアを計画的にバリアフリー化できたなどの効果を挙げた市町村が多く見られました。また、事業者の内部調整が容易になったり、積極的に取り組むきっかけになった点も挙げられていました。さらに、高齢者や障害者への理解が進んだ、関連部署間の理解が深まった、住民が積極的に参加するようになった、事業者間の連携が進んだなど、多様な効果があったこともわかりました。



¹ 平成19年3月に、旧法に基づく基本構想を作成済みの216市町村に対して実施

3-1 バリアフリー化が進んだ

1) 施設のバリアフリー化が進んだ

具体的には…

旅客施設について

駅舎のバリアフリー化が推進された／鉄道駅舎の整備優先度が上がり早期にバリアフリー化できた／駅の橋上化の目途が立った など

道路について

国道・県道の拡幅事業について大きな進展が見られた／電線類の地中化に併せた歩道のバリアフリー整備が計画的に実施できた／交差点改良を含め道路拡幅が事業化した など

2) 駅周辺の一体的なバリアフリー化が進んだ

具体的には…

旅客施設、周辺道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進することができた／区画整理事業や街路事業などが事業化できた など

3) 予算の確保がしやすくなった

具体的には…

事業の位置づけが明確になり優先順位があがった／市単独費による低床化バス補助が創設できた／昇降施設整備に要する補助金が確保できた／予算確保と事業進捗が図られた など

3-2 バリアフリーに関する意識・連携が向上した

1) 高齢者や障害者のニーズを理解することができた

具体的には…

高齢者、障害者、各管理者・事業者と接することでバリアフリーの重要性がより理解できた／基本構想作成委員会の設置により当事者の意見を反映することができた／ヒアリング、現地調査を実施したことにより障害者の視点に立った事業推進が可能となった など

2) 道路事業者や交通事業者との相互理解や連携が進んだ

具体的には…

目的意識がひとつとなり円滑な進展がみられた／国・都の道路事業者や鉄道事業者との情報交換等が容易になった／関係事業者（道路管理者、交通管理者、交通事業者）間の垣根が低くなり良好な関係構築につながった／事業者、障害者との相互理解が深まった など

3) バリアフリーの視点やユニバーサルデザインの考え方が庁内に浸透した

具体的には・・・

バリアフリー、ユニバーサルデザインについての理解が高まった／様々な市の事業においてバリアフリーに配慮した計画が立てられるようになった／道路の整備や補修の際、点字ブロックの敷設方法等について関係部局間での協議が行われるようになった など

4) 住民やNPO団体の意向・考え方、協働の方法などへの理解が深まった

具体的には・・・

障害者団体やNPO団体とのつながりができた／市民団体との協働で心のバリアフリー啓発冊子を作成できた など

5) 福祉部局との相互理解や連携が進んだ

具体的には・・・

福祉部署に気軽に相談できるようになった／福祉部局との連携の重要性が深まり、今後施策の実施での連携が促進される など

4. ガイドブックの構成

ステップ1 何のためのガイドブックか？ 基本構想作成の効果は何か？

第1章 ガイドブックの概要

1. バリアフリー新法と基本構想制度が目指すこと
2. ガイドブックの目的と位置づけ
3. 基本構想作成の効果
4. ガイドブックの構成

- バリアフリー新法と基本構想が目指していることや、ガイドブックの目的、位置づけ、構成について示します。
- 基本構想の作成が何に役立つのか、どのような効果が期待されるのかについて、すでに基本構想を作成した市町村へのアンケート結果をもとに示します。

ステップ2 基本構想を作成するには、どのような体制が必要か？

第2章 基本構想の作成体制

1. 基本構想の作成体制と流れ
2. 庁内体制の構築
3. 協議会の設置・運営
4. 住民参加と意見の反映
5. 民間事業者との調整
6. 基本構想の作成等の提案制度について

- 基本構想作成の際の市町村の庁内体制、外部の検討組織として設置する協議会の運営、さらには各事業者との調整・連携など、基本構想作成のための体制づくりについて紹介します。

ステップ3 基本構想で明示すべきことは何か？

第3章 基本構想の内容

1. 全般的な留意点
2. 基本構想に明示すべき事項
3. 重点整備地区の設定
4. 生活関連施設・生活関連経路の設定
5. 特定事業
6. 移動等円滑化のためのその他の事業
7. 市街地開発事業に関する移動等円滑化、駐車施設の整備に関する事項
8. ソフト施策
9. 地域特性に応じた施策
10. 基本構想の進行管理

- 基本構想に含めるべき事項を明らかにするとともに、各事項について盛り込むべき内容を示します。
- なお、ここで示す事項及び内容については、あくまでも目安となるものです。したがって、ここに掲載されていない事項・内容であっても、独自の考えに基づき追加が必要と考えられる場合には、それを制限するものではありません。

ステップ4 特定事業計画を円滑に作成するためには？

第4章 特定事業計画の作成に向けて

1. 特定事業計画の作成に向けて

- 基本構想作成後に速やかに作成すべき特定事業計画について、作成を円滑に進めるための工夫などについて示します。

第2章 基本構想の作成体制

本章では、基本構想作成の際の市町村の庁内体制、外部の検討組織として設置する協議会の運営、さらには各事業者との調整・連携など、基本構想作成のための体制づくりについて紹介します。

1. 基本構想の作成体制と流れ
2. 庁内体制の構築
3. 協議会の設置・運営
4. 住民参加と意見の反映
5. 民間事業者との調整
6. 基本構想の作成等の提案制度について

1. 基本構想の作成体制と流れ

基本構想の作成体制としては、**作成担当部局のほか、庁内調整組織、協議会が想定**されます。

庁内調整組織の役割は、基本構想の素案・原案や協議会の議事・進め方など、作成担当部局が検討した内容について、庁内で調整、意思決定をすることです。

また、協議会は、法律上設置が義務付けられるものではありませんが、設置しない場合も関係者とは協議をする必要がありますので、設置した方が多様な者の参画も得られ、また、議論の透明性を確保するためにも、極めて重要な役割を担うこととなります。

基本構想の作成プロセスは、これらの体制を十分に活用しつつ、次のようなものとなると考えられます。また、基本構想の提案があった場合を含め、これを詳細にしたものを次頁に示します。

①担当部局の決定

②庁内調整組織の設置

③基本構想の素案の作成（重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路の候補の選定）

（この後、適宜、説明会、ヒアリング、パブリックコメント等により住民意見を反映）

④協議会メンバーの決定・通知

⑤第1回協議会の開催

（適宜、協議会を活用しつつ、現地におけるバリアチェックや当事者ヒアリングなどを実施）

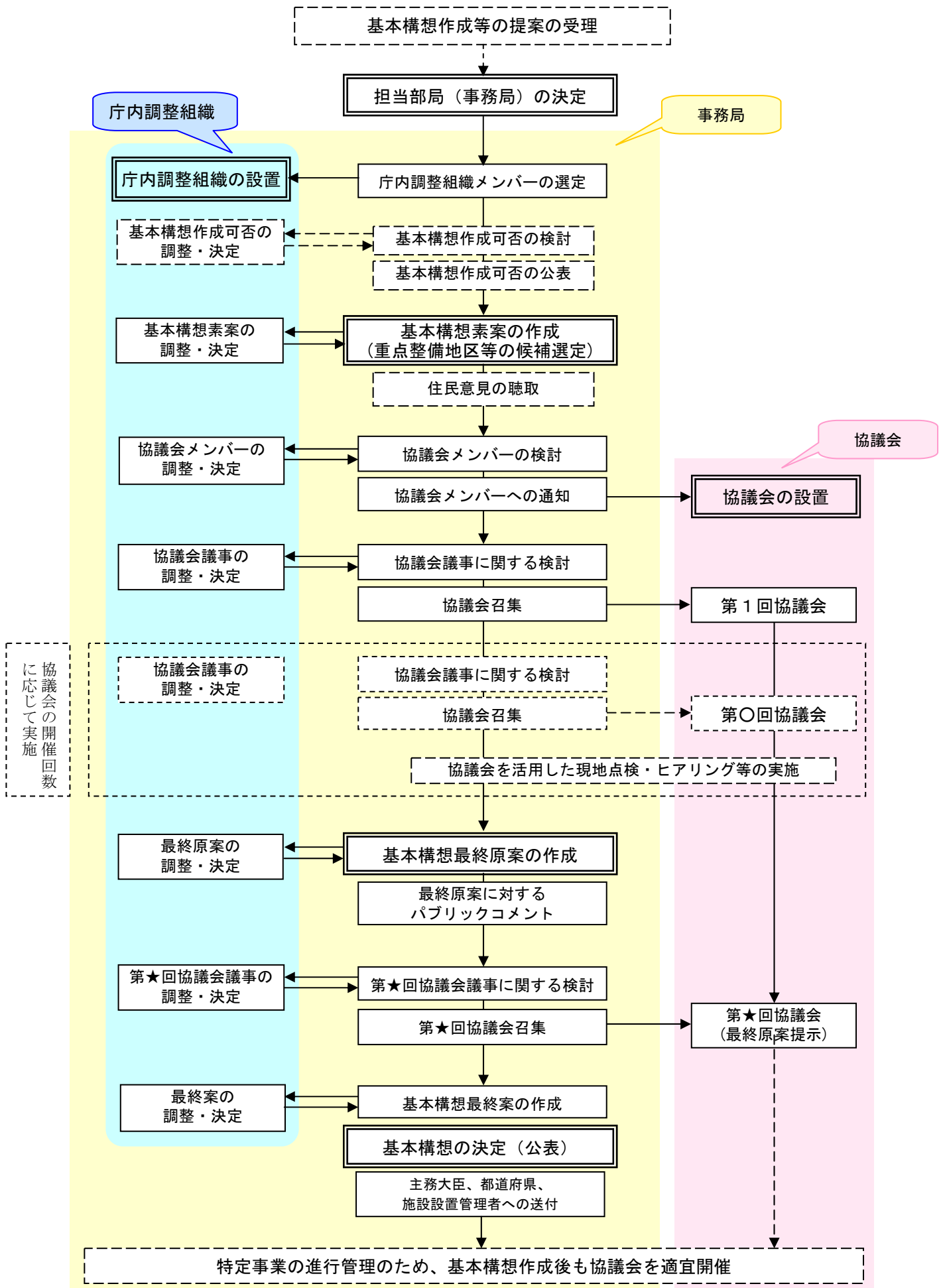
⑥基本構想の最終原案の決定

⑦第〇回協議会の開催

⑧基本構想の決定（公表）

↓

（特定事業の進行管理のため、協議会を適宜開催）



2. 庁内体制の構築

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最もふさわしい部局が担当することが重要です。

基本構想作成における懸案事項を庁内で横断的に検討するとともに、円滑な調整を図るため、関連部局で構成する庁内検討組織を設置することが望ましいと考えられます。

作成体制によって、基本構想の内容及び事業の具体化が左右されると予想されますので、適切な庁内体制を構築することが重要です。

基本構想を作成するためには庁内関係部局の調整・連携が不可欠ですが、関連部署が多岐にわたる、あるいは、保健福祉部局とまちづくり部局が連携した経験が少ないためか、調整・連携がとりにくいというケースが多くみられます。

こうした市町村においても円滑に調整を図る工夫として、**庁内関連部局で構成する検討組織を立ち上げる**ことが考えられます。この検討組織は、庁内調整のほか、バリアフリー化にかかわる関連部局の意識を高め、問題点を共有化する場として活用することもできます。

2-1 担当部局の選定

基本構想作成の事務局となる担当部局は、重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路の選定や必要な事業の検討を行うこととなるため、都市計画、交通計画や道路、公園、路外駐車場、建築物など都市基盤施設のバリアフリー化に関する**技術的な知識を有したり、具体的なアイデアを出せる人材がいること**が重要です。

2-2 庁内検討組織の構築

市町村は、自らが所有する各種施設について、率先してバリアフリー化を図ることが重要ですが、新法では、基本構想の対象施設が追加されていることから、市町村が基本構想に基づきバリアフリー化を図るべき施設も多岐にわたります。

また、基本構想の作成には、2-1のようなノウハウや人材のみならず、バリアフリーやユニバーサルデザインの概念、高齢者や障害者等の特性についての理解、住民参加への理解も求められます。

このようなことから、多数の関係部局との協議・調整が必要となります。

基本構想作成過程で庁内調整を図るべき部局としては、市町村が所有する各施設の管理（営繕）を担当する各部局のほか、都市計画、交通計画、道路事業、建築確認などを所管する部局（まちづくり・建設部局）、高齢者福祉・障害者福祉などを推進する部局（福祉部局）、ソフト施策や心のバリアフリーを推進する部局（地域活動部局、教育部局）等が挙げられます。庁内の実情や構想にかかわる施策・事業の内容に応じつつ、これらの部局から庁内検討組織を構成することが重要です。

市町村アンケートでは、次のような庁内の連絡・調整方法がみられました。

庁内の連絡・調整方法の事例・・・

- 始めに庁内関係課職員で検討会を設置して共通理解や問題点の整理を図り、その後、基本構想作成協議会を設置して作業を進めた
- 庁内検討会・調整会議・研究会を設置し議論を重ねた
- まちづくりアドバイザーを座長にすることで総合的な調整が可能となった
- 調整した関連部署に対し、その部署のメリットを強調して説明した
- 関係部署等との打ち合わせ回数を増やした
- 部局間を調整する課を設けた など

（市町村アンケート結果から）

3. 協議会の設置・運営

新法第26条に規定される協議会は、基本構想の作成に関する協議や基本構想の実施に係る連絡調整を行うための場として新たに法定化されたものです。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しいと考えられます。

3-1 協議会の構成

(1) 基本構想を作成しようとする市町村

基本構想作成担当部局のほか、(2)の施設設置管理者の立場となる部局など、基本構想で実施する事業に関連する部局も参加することが必要と考えられます。

(2) 施設設置管理者、公安委員会、特定事業等の実施主体者等

関係する施設設置管理者、公安委員会その他基本構想に定めようとする特定事業その他の事業を実施すると見込まれる者として、公共交通事業者（鉄道、バス、タクシー等）、道路・公園管理者（国、都道府県）、路外駐車場管理者等、建築主等の施設設置管理者、公安委員会などが挙げられます。

これらの者は、市町村から協議会への参加を求める通知を受けた場合には、正当な理由がある場合を除き協議会に参加しなければなりません（法第26条）。

また、生活関連施設・経路に位置づけようとする施設等で、特定事業等の実施が見込まれていないものについても、生活関連施設・経路の設定に関しての協議が必要と考えられますので、その管理者の参画を得ることが重要です。

なお、特に民間の路外駐車場管理者等や建築主が多数にわたる場合には、協議会の下部組織として別途協議の場を設けるなど、円滑な運営のための工夫が考えられます。

(3) 高齢者、障害者等

障害者については視覚障害・聴覚障害・肢体不自由などの身体障害のほか、知的障害、精神障害、発達障害の当事者・関係者など、**可能な限り幅広い参加を求める**ことが重要です。

高齢者、障害者等については、福祉部局等との連携により関係団体等の代表に参加していただくことが一般的です。ただし、この場合、様々な障害者団体で構成される包括的な団体を選定し、必要に応じ、各障害の当事者・関

係者に出席を求めるようにすることが重要です。

(4) 有識者

学識経験者等の有識者には、事業者・利用者のいずれにも属さない第三者の立場で、専門的見地からの助言を求めるものであり、協議会の長として総括する役割を担うケースも多く見られます。

(5) その他

新法に新たに規定された提案制度が活用され、この提案に基づき基本構想を作成（変更）しようとしている場合には、その提案の趣旨や考え方を協議会で共有するために、**提案者を協議会の構成員とする**ことが重要です。

また、**ユニバーサルデザイン**の観点からは、高齢者・障害者だけでなく妊産婦や子育て中の保護者等の意見を聞く機会を設けることも重要です。さらに、**地元の理解を深めたり、協力を得る**といった観点から、地元町会・自治会、商店街の代表者が参加する事例も見られます。

3-2 協議会運営に関する留意点

(1) 事前に十分な情報提供が必要

協議会の開催にあたっては、まず委員の方に、バリアフリーの概念や市町村における**基本構想作成の意義、具体的な効果**について十分に説明する必要があります。

また、現地での見学やバリアチェックの開催などにより、地域の移動等円滑化において、具体的に**何が問題でどのような対策が必要なのか**、参加者の共通認識を図ることも有効です。

(2) 検討の初期段階からの継続的な議論が必要

現状では、構想が固まりつつある段階になって、初めて協議会を開催するケースも見受けられます。

協議会の目的は、様々な検討プロセスにおいて**参加者相互の意見交換や議論を行い、構想の内容を積み上げていく**ことにあります。そのため、協議会は構想の完成時期からではなく、**着手・検討の初期段階から継続的に開催していく**ことが重要です。

(3) 施設設置管理者相互の連携・調整

基本構想制度のねらいの一つに「連続的」「一体的」なバリアフリー化がありますが、この観点から、**施設設置管理者が異なる部分でのシームレス（継ぎ目のない）なバリアフリー化**を図ることも重要な課題です。

したがって、協議会の場を通して、施設設置管理者相互の連携・調整が図られるよう配慮することが重要です。

(4) 特定事業等の進行管理や事後評価に活用

基本構想が作成された後も、基本構想に位置付けられた特定事業等の円滑かつ効果的な実施や、**段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）の観点から**、関係者は、各種事業の準備段階から実施段階まで十分な情報交換や連携を図るとともに、市町村は、事業の成果について評価を行い、必要に応じ、基本構想の見直し等を行うことが重要です。

この場合も、施設等の利用者である住民、高齢者、障害者等と意見を交換しながら、市町村、事業の実施主体者が情報を共有するため、**協議会制度を継続的に活用**することが有効です。

3-3 協議会を設置しない場合

協議会を設置しない場合であっても、市町村には、施設設置管理者及び都道府県公安委員会との協議が必要とされています（新法第25条第7項）。また、施設設置管理者及び都道府県公安委員会に対して、基本構想に盛り込むべき特定事業の案を作成し、市町村に提出するよう求めることができます（第25条第8項）。

このように、協議会を設置せずに協議を行うことも可能ですが、協議会を設置するほうが、多様な者の参画のもと協議の透明性を高めながら、**より効率的に協議・調整を進めることができる**と考えられます。

4. 住民参加と意見の反映

新法では、「市町村は、基本構想を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者の意見を反映するために必要な措置を講ずるものとする」とされており、基本構想の作成に際しては、事業主体のみならず住民・利用者（以下、住民）の意向を反映することが重要です。

協議会に参加していない住民の意見を反映するため、以下の様々な手法等を活用し、目的や必要性に応じて住民参加の機会を設けることが望まれます。

4-1 住民参加手法と特徴

基本構想の作成に際しては、事業主体のみならず住民の意見を反映することが重要であるため、新法（第25条第6項）では、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の措置を講ずることとしています。

基本構想の作成に当たっては、**協議会への参加以外にも、基本構想の作成プロセスに応じ、住民参加の機会を確保することが必要です。**

旧交通バリアフリー法に基づく基本構想では、利害関係者を含めた住民からの意見を聴くため、以下のような手法を用いる市町村が多くなっています。

- ①住民アンケート
- ②関連団体等へのヒアリング
- ③まち歩き（現地点検）とワークショップ
- ④基本構想説明会
- ⑤パブリックコメント

②・③については、高齢者や障害者、妊婦や乳幼児連れの保護者など、福祉分野のかかわりが強い方が主な対象となるため、日頃から当事者や関係団体とのかかわりを持つ**福祉部局との十分な連携のもとで**、参加者を募るなどの方法が効果的と思われます。

次ページに各種手法の特徴や調査内容例を整理しています。

住民参加手法とその特徴

手法	概要	特徴（○長所、●短所）	調査内容例
①住民アンケート	住民に対して、郵送等によりアンケート調査を実施することによりバリアフリーに対する意識・意向を把握する。	○多数の人から、意見を把握できる。 ○統計的な分析が可能である。 ●個別的・具体的な意見は把握しにくい。 ●高齢者・障害者は本人が記入できない場合がある。	・利用頻度の高い施設、経路 ・施設利用時やまちなか移動時の問題点（困っていること） ・バリアフリー化に関する具体的な要望 など
②関連団体等へのヒアリング	高齢者・障害者団体等、特定の団体の協力を得てヒアリングを実施し問題点・課題やバリアフリーに対する要望等を把握する。	○対象者と双方向の意見交換が可能である。 ○きめ細かく意見を把握できる。 ●アンケートに比較して対象者が限られる。	・利用頻度の高い施設、経路 ・施設利用時の問題点 ・バリアフリー化に関する具体的な要望 など
③まち歩き（現地点検）とワークショップ	住民参加のもと、現場での点検を行う。ワークショップでは、参加者の話し合いにより意見を集約する。	○特性の異なる住民が集まり、直接話し合うことで相互理解を深めることができる。 ○参加者の意識啓発効果が期待できる。 ●対象者が限られる。 ●主催者（市町村）に現地点検やワークショップの技術的ノウハウが必要となる。	・利用頻度の高い施設、経路 ・施設における問題点、改善を要する点 ・今後の整備課題 など
④基本構想説明会	基本構想の骨子案または素案について住民への説明会を行い、意見を把握する。	○不特定多数の住民が対象となる。 ○参加者と双方向の意見交換が可能である。 ●実際に参加できる人は限られる。	・重点整備地区、生活関連施設・経路に関する意見 ・整備内容に関する意見 など
⑤パブリックコメント	広報紙やホームページ等により基本構想案を公表し、住民の意見を把握する。	○不特定多数の住民の参加が可能である。 ○多くの市町村で制度が導入されており、比較的容易に実施できる。 ●少数の意見しか寄せられないケースが少なくない。	・基本構想案全般に対する意見・要望

また、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想から、市町村における住民参加手法の導入実績を整理すると、次ページのとおりとなっています。

参考事例：市町村における住民参加手法の実績

平成18年12月31日時点で国土交通省に届出のあった全国260件の旧交通バリアフリー法に基づく基本構想のうち、80%以上で現地地点検を実施しているほか、アンケートを53.5%で、ヒアリングを33.8%で実施しています。

手法	概要	実施件数 (%)
①作成組織への市民・当事者等の参加	基本構想作成組織（協議会・委員会等）に市民・当事者等が参加	251 (96.5)
②ヒアリング	当事者等に対し日頃の問題点、利用頻度の高い施設・経路、バリアフリー整備にかかわる意向・要望を聴取	88 (33.8)
③アンケート	市民・当事者に対し、日頃の問題点やバリアフリー整備にかかわる意向・要望を調査	139 (53.5)
④当事者等の参加による現地地点検 ^{※1}	交通施設・道路（特定経路等）の現地地点検を実施し、問題点・整備課題を抽出	209 (80.4)
⑤ワークショップ ^{※2}	基本構想作成にかかわる事項を当事者の立場から検討	61 (23.5)

・同一基本構想で複数の手法を採用している事例があるため、回答率の合計は100%を超える

・パブリックコメントについては未集計

※1 現地地点検実施後にワークショップを行う形が多くなっています。

※2 現地地点検を実施せずにワークショップを単独で実施する場合を指します。

また、住民参加の工夫として、次のような例がありました。

- 住民等との意見交換会を開催した
- 地域参加の検討組織として「まちづくり研究会」を設置し、徹底した参加・協働で構想を検討した
- 観光客にアンケートをした
- 子どもとタウンウォッチングをした

4-2 住民参加と意見の反映に当たっての留意点

■各種手法を組み合わせる

住民参加の導入にあたっては、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です。

例えば、アンケートとヒアリングの両方を実施すると、アンケートでいただいた多数の回答を統計的に分析できると同時に、ヒアリングにより、アンケートでは把握できない個別的・具体的な意見を把握することができます。

■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ります。

例えば、視覚障害者には点字によるアンケートを行ったり、コミュニケーションが難しい知的障害者や精神障害者の場合は保護者や介助者にヒアリングをするなどの方法があります。

対象者の特性が多様であることを考慮すると、**一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**と考えられます。

■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

一口に高齢者といっても、健康状態は様々です。また、視覚障害者には弱視の方も全盲の方もいます。同じ「高齢者」「視覚障害者」でも、健康状態や障害の程度によって意見は異なってきます。

このため、**一人の意見を、すべての者の意見のように拡大解釈することには注意が必要です**。一人ひとりの状況によって意見が異なり得ることに留意する必要があります。

この点に留意し、できる限り多くの者の意見を聞く機会を設けることが重要です。

■相互理解が図られる機会を設けることも重要

高齢者や障害者に関わらず、住民の移動等円滑化に対する要望は、そのライフスタイルやライフステージによっても異なってきます。そこで、立場や特性の異なる幅広い住民が一同に会し、**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**ことも重要です。

5. 民間事業者との調整

新法における基本構想制度では、特定事業の対象として、建築物、路外駐車場、都市公園が追加されました。また、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、民間施設であっても生活関連施設として設定することが重要です。

このように、新法では、民間事業者との円滑な調整が、これまで以上に重要なポイントであり、この調整については、協議会を活用することが最も適切と考えられます。

5-1 民間事業者との連絡・調整の体制づくり

新法における基本構想制度では、特定事業の対象として、建築物、路外駐車場、都市公園が追加されました。また、基本構想の内容として生活関連施設を明確化すべきことも規定され、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**ることが求められます。

旧交通バリアフリー法の際に基本構想の中心的存在にあった旅客施設も、その大半が民間施設でしたので、民間事業者との調整が必要であったことには変わりありませんが、特に、建築物、路外駐車場など、その多くが民間事業者により設置管理される施設が制度の対象に追加されていることにより、**民間事業者との円滑な調整は、これまで以上に重要なポイント**となります。

民間事業者との調整は、協議会を活用することが最も適切と考えられます。新法において新たに規定された協議会制度は、多様な者による協議を円滑かつ効率的に行うために設けられたものですので、特にこのような民間事業者を含めた多様な者による協議に有効です。

また、協議会制度が位置付けられていない旧交通バリアフリー法に基づく基本構想に関して、市町村アンケート結果からは、次に示すような工夫が見られました。

関係事業者との調整を円滑に進めるための工夫・・・

- 関係事業者・行政機関などで構成される連絡協議会を設置し、関係者とともに検討した
- 委員会やワークショップで学識経験者や障害者からの意見を直接事業者に聞いてもらった
- 構想作成にあたり、関係事業者等にもワークショップに参加してもらい、市民と事業者とが協働して構想の作成にあたった
- 基本構想作成委員会とは別にワーキンググループを設置して、関係事業者にも参加いただいた
- 関係事業者を何回も訪れ、意識付けをしながら理解を求めた
- 構想策定の趣旨やバリアフリーの必要性について繰り返し協議し理解して頂いた など

5-2 民間事業者による連絡調整会議の運営

- 都市部をはじめ民間施設が多数にわたる重点整備地区の場合は、関係する民間事業者も多数にわたる可能性があり、これらの者すべてに協議会への参加を求めることは、協議会の運営上困難と考えられます。このような場合には、**協議会の下部組織**として、民間事業者の「連絡調整会議」などを組織することも考えられます。
- 特定事業実施の如何に関わらず、生活関連施設の管理者すべてに参加していただき、継続的な協議を経た上で特定事業の実施について決定することが望ましいと考えられます。また、会議の代表者や主要メンバーには協議会に参加していただき、協議会との連携・調整を円滑に図ることも重要です。
- なお、なるべく多くの事業者に特定事業を実施していただけるよう、移動等円滑化の意義について十分な啓発を行っていくことも重要です。

6. 基本構想の作成等の提案制度について

新法には、特定事業その他の事業を実施しようとする者、生活関連施設又は生活関連経路の利用に際して利害関係を有する者は、市町村に対し基本構想の作成又は変更を提案できる規定が設けられました。提案を受けた市町村は、基本構想を作成又は変更するか否かについて、遅滞なく、公表しなければならないことも規定されています。

したがって、市町村は、提案制度についての周知を図るとともに、提案があった場合の対応を準備しておく必要があります。

6-1 提案に対する庁内の体制づくり

基本構想の作成又は変更の提案があった場合には、その提案を採用して基本構想を作成（変更）するか否かを遅滞なく公表することが求められています。したがって、市町村では、これに備えて**提案に対する担当部局を設定する**とともに、提案される趣旨や内容に対し、どのような流れで処理していくのか、**体制を整えておく**ことが重要です。

また、採用すると判断した場合に、スムーズに作成（変更）の段階に入れるよう、提案に対する担当部局や体制は「2. 庁内体制の構築」（20ページ）で示したものと同一ものとするべきと考えられます。

6-2 提案者に対する配慮・支援

新法（第27条）では、基本構想の作成または提案を行う場合においては「基本方針に即して、当該提案に係る基本構想の素案を作成して、これを提示しなければならない」と規定されています。したがって、その提案は、国が定める基本方針の内容に即していること、また、「素案」と言えるような内容であること、**口頭で要望内容を伝えるのではなく必要事項を記載することが原則として求められます**。

ただし、そのような形式となっていない提案であっても、これらのことを十分に説明した上で対応し、また、一般的な意見に対しても**柔軟に幅広く応じていく姿勢を住民に周知する**ことが望ましいと考えられます。

第3章 基本構想の内容

本章では、基本構想に含めるべき事項を明らかにするとともに、各事項について盛り込むべき内容を示します。

なお、ここで示す事項及び内容については、あくまでも目安となるものです。したがって、ここに掲載されていない事項・内容であっても、独自の考えに基づき追加が必要と考えられる場合には、それを制限するものではありません。

1. 全般的な留意点
2. 基本構想に明示すべき事項
3. 重点整備地区の設定
4. 生活関連施設・生活関連経路の設定
5. 特定事業
6. 移動等円滑化のためのその他の事業
7. 市街地開発事業に関する移動等円滑化、駐車施設の整備に関する事項
8. ソフト施策
9. 地域特性に応じた施策
10. 基本構想の進行管理

1. 全般的な留意点

基本構想の記載事項に関しては、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、基本構想や位置付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、地域特性への配慮などに留意する必要があります。

1-1 目標の明確化

市町村を始め、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が総合的に講じられることは、基本構想制度の重要な目的です。そのためには、各関係者間での共通認識が重要となりますので、基本構想には、可能な限り**具体的な目標を設定する**ことが重要です。

この場合、基本構想全体の目標や計画期間を明記するとともに、特に、特定事業等については、着手予定時期、実施予定期間を具体的に記載するようにします。なお、当面事業の実施の見込みがない場合にも、検討の方向性等について記載し、事業が具体化した段階で基本構想を適宜変更して事業の内容を追加していくことが重要です。

1-2 各種計画等との整合

新法において、基本構想は、都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープラン、地方自治法に規定する基本構想等の計画との整合が求められていますが、これら以外にも、各種の計画等との連携・整合をはかることが重要です。

(1) 都市計画、市町村マスタープラン等

市町村マスタープランは、都市計画法（第18条の2）に基づき作成する**市町村の都市計画の総合的なプラン**であり、市町村が土地利用・都市施設・市街地開発事業などの都市計画を決定する際には、市町村マスタープランに即して行わなければなりません。

基本構想では、重点整備地区、生活関連施設・経路等の選定において、都市計画における都市計画区域マスタープラン、地域地区、都市施設等とともに、市町村マスタープランにおける将来都市構造（拠点地区の形成など）、交通網整備方針（幹線道路網の位置づけなど）等との整合に配慮する必要があります。

(2) 地方自治法に基づく基本構想

市町村が事務処理を行う際には、地方自治法（第2条）に規定する基本構想に即して行う必要があります。また、同基本構想は、**まちづくりの最も基本的な指針**として作成されるものであることから、移動等円滑化基本構想の作成についても、これに即した内容としなければなりません。

(3) 移動等円滑化に関する条例等

都道府県等で福祉のまちづくり条例、**建築物・まちづくりの移動等円滑化に関する条例等**（バリアフリー条例その他）が制定されている場合には、基本構想の作成においても条例等との調和・連携を図ることが重要です。

特に、市町村全体でのバリアフリー化の方針（優先順位など）や、中小規模の建築物等の施設のバリアフリー化の促進などの観点から、基本構想制度との役割分担を十分に検討することが重要です。

(4) 都市整備等に関する計画

中心市街地の活性化に関する法律第9条に規定する基本計画が作成されている場合には、**中心市街地の都市機能の増進に寄与する観点から**、基本構想の重点整備地区が中心市街地のエリアを含むよう設定することが望ましいと考えられます。

特定経路の沿道においては、小規模な飲食店、商店等のバリアフリー化を敷地境界部分も含めて進めることが面的整備をする上で有効です。そのため、例えば、地区計画と基本構想を一体的に作成することも考えられます。

また、重点整備地区における施設等のバリアフリー化を進めるにあたっては、まちづくり交付金を活用することも考えられます。したがって、まちづくり交付金の対象地区において作成する都市再生整備計画との連携を図ることも重要です。

さらに、景観計画などが作成されている場合も、調和を図っていく必要があります。

(5) 交通に関する計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通総合連携計画など**都市レベルの交通計画**がある場合は、重点整備地区の設定などに関して、当該計画の内容との整合に配慮することが重要です。

また、コミュニティ道路、歩車共存道路の整備など、**地区レベルにおける交通計画**と基本構想を一体的に作成することが考えられます。

2. 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、新法（第25条）において以下のとおり規定されています。なお、1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市町村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基本方針
2. 重点整備地区の位置・区域
3. 生活関連施設、生活関連経路とこれらにおける移動等円滑化に関する事項
4. 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
5. ①4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など移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項
 - ③その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

以下に、各事項の概要と、記載にあたって留意すべき点を述べます。

2-1 重点整備地区における移動等円滑化の基本方針

①基本構想の位置づけ

都市計画法による都市計画区域マスタープランや市町村マスタープランなどとの調和を図るとともに、地方自治法に規定する基本構想によるまちづくりの基本理念、将来都市像、各種施策との整合に留意しつつ、市町村における基本構想の位置づけを明らかにします。

②構想の期間

基本構想の計画期間を記載します。

③当該重点整備地区において**基本構想を作成する背景・理由**

当該重点整備地区の現状や課題を踏まえ、なぜ基本方針を作成するのか、その背景や理由を記載します。

④**重点整備地区の特性**

市町村における地区の位置づけ、交通の状況または産業・業務等の集積状況から見た拠点性など、重点整備地区が有する特性を記載します。

⑤地区の特性を踏まえた**移動等円滑化の基本的考え方、事業の目標年次**

重点整備地区の特性や現状を踏まえ、地区の移動等円滑化に向け、どのような方針で整備していくのか（整備方針）、いつまでに整備するのか（目標年次）を記載します。

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。

2-2 重点整備地区の位置・区域

重点整備地区の位置（〇〇周辺地区など）、地区の範囲と境界設定の考え方、重点整備地区の面積について記載します。

（詳細は、「**第3章 3. 重点整備地区の設定**」参照）

2-3 生活関連施設、生活関連経路とこれらにおける移動等円滑化に関する事項

生活関連施設及び生活関連経路の設定は、**重点整備地区の全体像・将来像を決定する極めて重要な要素**です。

まず、重点整備地区の実情から、生活関連施設に設定する施設及び生活関連経路に設定する経路を選定し、記載します。この場合、高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性等を総合的に判断し、**事業の可否ではなく、実態に即して客観的に選定する**ことが必要です。

特に、**生活関連施設は、生活関連経路の起終点として、そのネットワーク化のあり方を決定するもの**であるため、すでにバリアフリー化され当面は事業実施の必要がない施設でも生活関連施設として設定するなど、事業実施の有無にかかわらず、生活関連経路の設定を含めた総合的な判断に基づくことが重要です。

次に、現時点におけるバリアフリー化などの状況や移動等円滑化の課題などを踏まえ、生活関連施設及び生活関連経路の各々について、事業実施の必要性や整備方針等を記載します。

（詳細は、「**第3章 4. 生活関連施設・生活関連経路の設定**」参照）

2-4 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項

生活関連施設・生活関連経路に位置づけた施設のうち、「特定事業」または「その他の事業」を実施する施設について、**事業の種類**（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、交通安全特定事業、その他事業）**ごとに**、おおむねの事業内容すなわち**対象施設(整備箇所)、事業者、整備内容、事業実施時期**等について記載します。

なお、ここでいう「その他の事業」としては、特定旅客施設以外の旅客施設、生活関連経路を構成する駅前広場、通路などのハード整備事業が考えられます。

（詳細は、「**第3章 5. 特定事業**」「**第3章 6. 移動等円滑化のためのその他の事業**」参照）

2-5 その他の事項

(1) 1-4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

重点整備地区内で実施される土地区画整理事業、市街地再開発事業などの市街地開発事業では、特定事業などとの連携を図り一体的なバリアフリー空間を創出することが可能となるため、そのメリットを活かして積極的な移動等円滑化を進めることが望ましいと考えられます。

そのため、**市街地開発事業の区域内において実施する移動等円滑化について記載**します。

（詳細は、「**第3章 7. 市街地開発事業に関する移動等円滑化、駐車施設の整備に関する事項**」参照）

(2) 自転車等の駐車施設の整備など移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項

車いす利用者や視覚障害者をはじめとする歩行者等の通行の妨げとなる違法駐輪や違法駐車等を防止するために駐輪場・駐車場を整備するなど、移動等円滑化のために講ずる施設整備を実施する場合に、その内容について記載します。

（詳細は、「**第3章 7. 市街地開発事業に関する移動等円滑化、駐車施設の整備に関する事項**」参照）

- (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
その他必要な事項としては、次のものが考えられます。

①ソフト施策

・ **心のバリアフリーの推進**

市民がバリアフリー化の重要性や高齢者・障害者等に対する理解を深めるための取組み（心のバリアフリー）について記載することが考えられます。

・ **情報提供**

住民参加の観点から、基本構想の作成から各種事業の実施段階までの情報提供の方策を記載するとともに、広く一般にバリアフリー化の状況を周知する方策等を記載することが考えられます。

・ **マナーの向上**

放置自転車対策や安全な歩行空間を阻害する行為への対策など、マナーの向上のための取組みについて記載することが考えられます。

（詳細は、「**第3章 8. ソフト施策**」参照）

②交通手段の充実

バス路線の充実、コミュニティバス、STS²等の公共交通や移動支援サービスの導入、タウンモビリティなどの導入など、**高齢者、障害者等の重点整備地区への移動等の利便性・安全性を高める取組み**などについて記載することが考えられます。

③地域特性に応じた施策

基本構想の作成にあたっては、地域特性に配慮することが必要ですが、その特性を反映して、様々な創意工夫に努めることも重要です。ここでは、例えば、寒冷地における積雪時及び路面凍結時の安全・円滑な移動のための措置など、**特別な地域特性に応じた様々な措置や事業を明記する**ことが考えられます。

（詳細は、「**第3章 9. 地域特性に応じた施策**」参照）

² Special Transport Service：移動制約者を対象に、介護サービス等と連続的・一体的に提供される個別的な輸送サービス

④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、特定事業その他の事業が早期に、かつ、基本構想で明記された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**が必要であり、その方策を明記することが重要です。

また、併せて、この場合の**協議会の活用方策**について明記するとともに、特定事業の内容等に関する住民参加、住民意見の反映の方策についても配慮することが重要です。

(詳細は、「**第3章 10. 基本構想の進行管理**」参照)

3. 重点整備地区の設定

重点整備地区の要件は、基本方針に原則が定められていますが、市町村においては、これら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として定めることが理想的ですが、指標やデータ等に基づく分析により優先順位を定めることが現実的と考えられます。

3-1 重点整備地区の要件等

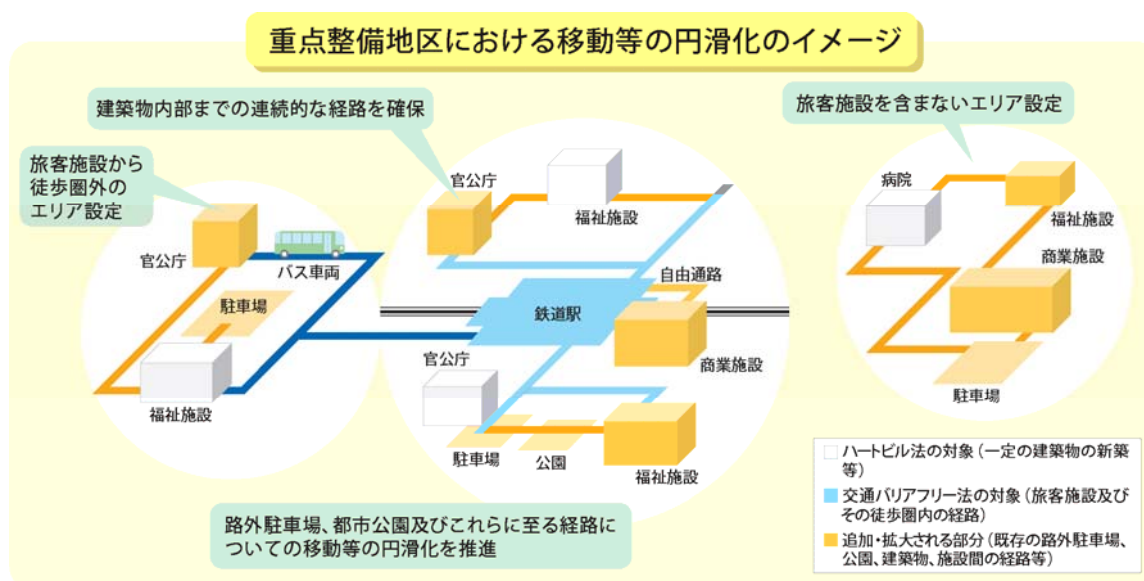
重点整備地区の要件等は、新法第2条第21号と基本方針の三の2において、次の(1)～(4)のように定められています。

(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、生活関連施設のうち特定旅客施設又は特別特定建築物（官公庁施設、福祉施設等）に該当するものがおおむね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おり、その「徒歩圏内」の考え方の目安として、面積約400ha未満の地区としています。

新法では、旅客施設を含まない重点整備地区の設定が可能となりました。ただし、特定旅客施設の周辺においては、旧法の趣旨からも、引き続き、重点整備地区を設定することが求められます。なお、この場合には、当該特定旅客施設を生活関連施設として定めなければならないことが新法第25条第3項に規定されています。



(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

重点整備地区は、その趣旨から、バリアフリー化事業が重点的・一体的に実施される地区であることが求められます。

基本方針では、この場合、高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性のほか、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化事業が特に必要な地区であることを求めています。

(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

基本方針では、ここでの都市機能として、高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能などを掲げています。

各種バリアフリー化事業の重点的な実施が、このような様々な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切であると認められる地区であることが求められます。

(4) 境界の設定等

重点整備地区の境界は、町界・字界、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって明確に表示して定めることが必要です。

なお、重点整備地区の区域が市町村界を超える場合には、隣接市町村との共同により基本構想を作成する必要があります。

3-2 重点整備地区の選定

重点整備地区の要件を満たす候補地区は、同一市町村内に複数存在することが想定されますが、このような場合には、優先順位の高い地区から順次基本構想を作成することが現実的です。

優先順位の設定に当たっては、以下のような**客観的な指標・データに基づき検証**することが望まれます。

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	町丁目別人口・年齢別人口
	高齢者人口	
	障害者人口	障害手帳所持者
③公共交通の状況	旅客施設利用者数	複数の場合には路線別
	バス運行回数	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	上位・関連計画による位置づけ
	将来の整備の方向性	
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	

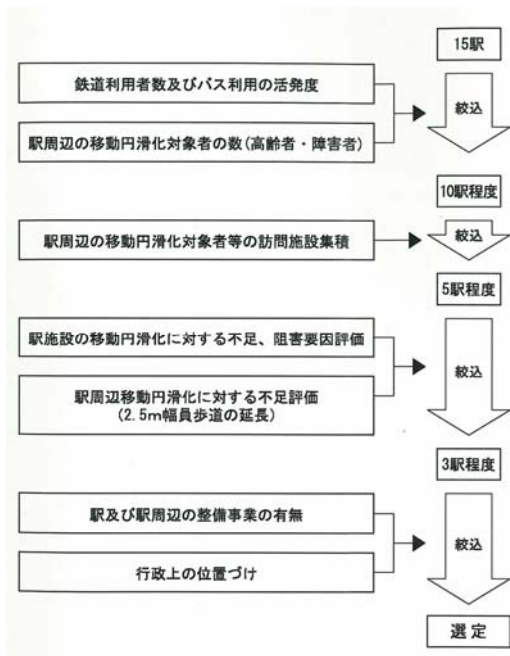
次ページに優先順位に基づき重点整備地区を設定している事例を示します。

参考事例:重点整備地区の選定パターン例(神奈川県相模原市の基本構想より)

「相模原市交通バリアフリー基本構想」では、下記の3つのパターンによりそれぞれ評価・選定した地区から、最終的に1地区を設定しています。

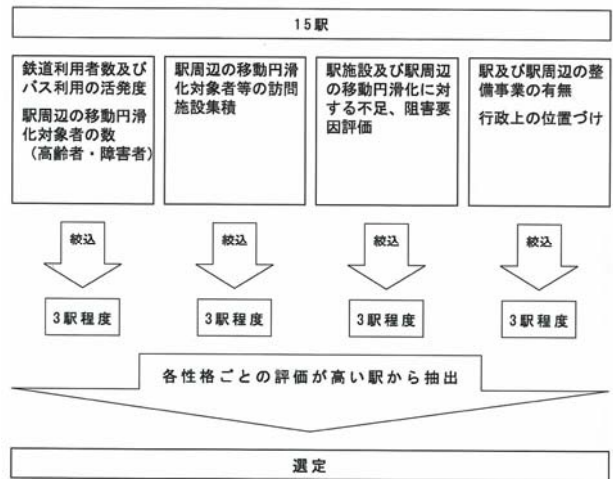
① 段階的絞り込み型

- ・各段階において、ある基準を設定し、徐々に検討対象を絞り込んでいくタイプ
- ・各段階において絞り込まれ、最初に行う評価の重要度が高く設定されることになる。
- ・また、評価項目の順番を変えると、最終結果が変わる可能性がある。



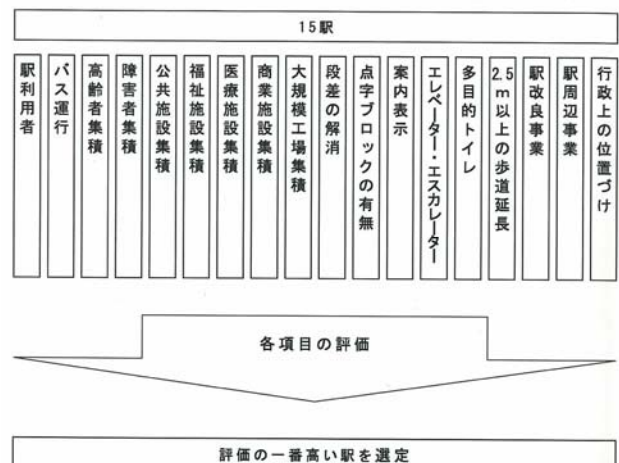
② 性格別抽出型

- ・評価指標をその性格で類型化し、類型ごとの評価をした結果を総合的に評価して検討するタイプ
- ・性格ごとに評価の高いものが選択されることから、各地区の特性が表れる。
- ・性格ごとの重み付けをつけることも可能であるが、その根拠が不明確になりやすい。



③ 全項目均等評価型

- ・全項目の評価を行い、全体として評価の高い地区を選定するタイプ
- ・各評価をすべて横並びに評価するため、最も高く評価された項目の多いものが自動的に選択されることになる。
- ・項目ごとの重み付けをつけることも可能であるが、その根拠が不明確になりやすい。



4. 生活関連施設・生活関連経路の設定

- 生活関連施設は、生活関連経路を特定するために必要であり、基本構想において、どの施設を生活関連施設と位置づけるかは大変重要です。
- 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、商業施設など多様な施設を位置づけることができます。また、特定事業の実施は義務づけられていません。
- 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など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では、市町村が利用状況など地域の実情を勘案して選定することが必要です。また、アンケート、ヒアリング、ワークショップなど、住民参加を交えながら選定する事例も見られます。

4-1 生活関連施設の選定

上に示したように、生活関連施設には、公共・民間施設を問わず、様々な施設が該当します。「相当数の高齢者、障害者等が利用する」という観点からは、地域の実情に応じて、施設利用者数や入場者数などの客観的なデータ等をもとに選定することが重要です。

また、生活関連施設の選定の考え方として、以下のような事項を勘案することが考えられます。

○常に多数の人が利用する施設を選定する

旅客施設、官公庁、郵便局、病院、文化施設、大規模商業施設や公園等は、高齢者・障害者等のほか、妊産婦や乳幼児連れ（ベビーカー）など様々な人が利用する用途の施設であり、生活関連施設としての優先度は高いと考えられます。これらの施設について、施設利用者数や入場者数を勘案して、生活関連施設として選定します。

また、国・都道府県・市町村が管理する施設については、率先的に生活関連施設に位置づけることにより、民間事業者や住民の意識啓発を行うなど、地域の移動等円滑化を牽引することが重要です。

いくつかの市町村では、事前に利用者にアンケート調査やヒアリングなどを実施し、利用頻度の高い施設・経路を把握している事例も見られます。

○高齢者、障害者等が常時利用する施設を選定する

老人ホーム・障害者福祉ホーム等高齢者・障害者が多く居住する施設、福祉サービス施設・老人福祉センター・障害者福祉センターなど高齢者・障害者等が常時利用する施設は、生活関連施設としての優先度が高いと考えられます。

旧交通バリアフリー法にもとづく基本構想で位置づけの多かった施設は、以下のとおりです。

参考事例：旧交通バリアフリー法に基づく基本構想における施設の位置づけ状況

旧交通バリアフリー法においては、「特定旅客施設からの移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他施設」（以下、目的施設）が、新法的生活関連施設に対応する概念でした。下表では、この目的施設として位置づけられていた主な施設を掲げています。

旧交通バリアフリー法に基づく基本構想における目的施設の位置づけ状況

施設の区分・種類		位置づけ状況	
		件数 (件)	割合* (%)
官公庁等	都道府県庁、市役所・区役所、役場	193	74.2
	郵便局	160	61.5
	警察署（交番を含む）	90	34.6
	市民・地区センター、コミュニティセンター等	75	28.8
	都道府県税事務所、税務署	53	20.4
教育・ 文化施設	図書館	143	55.0
	市民会館、市民ホール、文化ホール	123	47.3
	学校（小・中・高等学校）	86	33.1
	公民館	76	29.2
	博物館・美術館・音楽館、資料館	73	28.1
保健・医療・福 祉施設	病院・診療所	193	74.2
	総合福祉施設、老人・障害者福祉施設等	172	66.2
	保健センター、保健所等	87	33.5
商業施設	大規模小売店舗等	186	71.5
	商店街等（地下街を含む）	65	25.0
公園・ 運動施設	公園	156	60.0
	体育館・武道館その他屋内施設	68	26.2

※ 基本構想の全件数（260件）に占める割合で、50%を超えるものは緑色の色づけをしています。

また、生活関連施設の選定にあたって留意すべき事項は以下の2点です。

●事業の実施可否により生活関連施設の選定を判断しないこと

生活関連施設は「相当数の高齢者・障害者等が利用する」施設であり、必ずしも、特定事業等の対象とすべき施設と一致するわけではありません。

また、生活関連施設を設定しないと、そこにアクセスする生活関連経路の設定もできなくなるため、**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**などの取組みを記述するなど、事業の実施可否にとらわれないことが望まれます。

●既に移動等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る

基本構想に基づく移動等円滑化は、建物や道路といった単体の施設がバリアフリー化されていることに意義があるのではなく、これらの施設が**一体的に整備されることに意義があります**。このことから、現状で移動等円滑化が図られていると判断される施設についても、そこに至る経路の移動等円滑化が必要である場合には、生活関連施設として位置づけることが望まれます。

また、今後、移動等円滑化基準そのものがスパイラルアップにより見直される可能性もあります。

したがって、**現状の施設が移動等円滑化基準に適合しているか否かにかかわらず、生活関連施設を設定することが必要です**。

4-2 生活関連経路の設定

旧交通バリアフリー法では、特定旅客施設から目的施設（新法では生活関連施設）までのアクセスを考慮して特定経路（新法では生活関連経路）を設定しました。

これに対して、新法では、特定旅客施設を含む旅客施設も生活関連施設の一つに含まれるとともに、生活関連経路は生活関連施設相互を連絡する経路として位置づけられました。

これにより、生活関連経路は、**旅客施設からの動線だけでなく、旅客施設以外の生活関連施設相互の連絡動線をネットワークとして確保することにより**、施設間の移動のしやすさを高めるよう配慮することが重要です。

市町村では、生活関連経路などの移動等円滑化に関する課題を利用者の視点から把握するため、住民参加による「まち歩き」（現地点検）やワークショップを実施している事例が多くなっています。

そのほか、以下のような事項を勘案することが考えられます。

○より多くの人を利用する経路を選定する

生活関連経路は、生活関連施設に訪れる人などの利用頻度が高い経路や歩行者交通量の多い経路を優先的に選定する必要があります。

○生活関連施設相互のネットワークを確保する

旅客施設とその他の生活関連施設との経路はもとより、旅客施設以外の生活関連施設相互の連絡にも配慮し、結果として重点整備地区内のネットワークが構成されるよう配慮することが重要です。また、一つの生活関連施設に対し複数方向からのアクセス動線が確保されるよう配慮することが望ましいと考えられます。

また、生活関連経路の選定にあたって留意すべき事項は以下の2点です。

●事業の実施可否により生活関連経路の選定を判断しない

生活関連施設と同様に、生活関連経路は事業実施の可否により設定するものではありません。**当面において道路特定事業の実施見込みがない場合であっても、長期的な展望を示す上で必要な範囲の経路は位置づける**ことが重要です。

逆に、道路の状況等によっては、最も利用者の多い、または最短距離となるようなルートだけではなく、より早期にバリアフリー化できるようなルートも生活関連経路として位置づけるよう検討することも考えられます。

●既に移動等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る

たとえ移動等円滑化が図られている経路であっても、生活関連施設との一体的な移動等円滑化を図る観点から必要と考えられる場合には、生活関連経路として位置づけることが望まれます。

また、今後、移動等円滑化基準そのものがスパイラルアップにより見直される可能性もあります。

したがって、**現状の経路が移動等円滑化基準に適合しているか否かにかかわらず、生活関連経路を設定することが必要です。**

4-3 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

基本構想には、生活関連施設・生活関連経路を設定するとともに、これらのバリアフリー化に関する事項を記載します。

具体的には、それぞれの生活関連施設・生活関連経路について、現時点におけるバリアフリー化の状況、バリアフリー化にあたっての課題、事業実施の必要性、整備方針等を記載します。

5. 特定事業

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、当制度における要といえるものです。

基本構想に特定事業を定めた場合、その特定事業を実施すべき者には、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。したがって、事業実施にあたって疑義が生じないように、必要な事項についてできる限り具体的に記載することが重要です。

5-1 特定事業とは

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、当制度における要といえるものです。

基本構想に特定事業を定めた場合、その特定事業を実施すべき者には、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。

新法においては、別に、新設等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）が課せられる仕組みとなっています。したがって、**基本構想制度における特定事業に期待される役割は、特に、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を進めること**と考えられます。

ただし、基準適合義務が課せられる施設等についても、新設等を行う時期を明確にするため、特定事業として位置づけることも重要です。

5-2 特定事業に関する記載事項

特定事業の内容の詳細は、基本構想作成後に各事業実施者が作成する特定事業計画に委ねられますが、前述のように、基本構想に特定事業を定めた場合、各事業実施者には事業実施の義務が課せられることを勘案すると、事業実施にあたって疑義が生じないように、次の事項について、できる限り具体的かつ明確に記載することが重要です。

■実施する特定事業の種類

実施する特定事業について、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、交通安全特定事業の別を記載します。

■ 特定事業の実施者

特定事業を実施する者を記載します。

■ 特定事業を実施する対象施設等

特定事業を実施する対象となる特定旅客施設、特定車両、道路、特定路外駐車場、都市公園、特定建築物を記載します。

■ 特定事業の内容

新法においては、特定事業の内容は、次のように定められています。

○ 公共交通特定事業

- ・ 特定旅客施設におけるバリアフリー設備（エレベーター、エスカレーターなど）の整備、これに伴う特定旅客施設の構造の変更
 - ・ 特定車両（軌道車両、乗合バス）のバリアフリー化（低床化など）
- ※なお、旅客施設を含まない重点整備地区の場合は、当該市町村内の特定旅客施設を結ぶ特定車両と、当該特定旅客施設のバリアフリー化の事業も対象となります。

○ 道路特定事業

- ・ 道路におけるバリアフリー化のための施設・工作物（歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識など）の設置
- ・ バリアフリー化のために必要な道路構造の改良（歩道の拡幅、路面構造の改善など）

○ 路外駐車場特定事業

特定路外駐車場におけるバリアフリー化のために必要な施設（車いす使用者が円滑に利用できる駐車施設など）の整備

○ 都市公園特定事業

都市公園におけるバリアフリー化のために必要な特定公園施設の整備

○ 建築物特定事業

- ・ 特別特定建築物におけるバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備
- ・ 全部又は一部が生活関連経路である特定建築物における生活関連経路のバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備

○ 交通安全特定事業

- ・ バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置（高齢者、障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示の設置など）
- ・ バリアフリー化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止（違法駐車行為に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動など）

新法における特定事業は、交通安全特定事業を除き、基準適合義務が課されていませんが、**できる限り移動等円滑化基準に適合するように実施されるべき**と考えられます。

しかし、建築物の一部を改修する場合など、施設全体で移動等円滑化基準にすべて適合できない場合もあります。したがって、**必ずしも移動等円滑化基準にすべて適合しないバリアフリー化などの事業内容であっても、特定事業として積極的に位置付け、段階的なバリアフリー化を進めていくことも重要です。**

■ 特定事業の実施予定期間

事業の着手予定時期、完了予定期間を記載します。なお、当面事業実施の見込みがない場合でも、事業の具体化に向けた検討の方向性等について記載します。

6. 移動等円滑化のためのその他の事業

「その他の事業」は、生活関連施設、生活関連経路に関する事業で、特定旅客施設以外の旅客施設、生活関連経路を構成する駅前広場、通路等の整備などが想定されます。事業内容等について、できる限り具体的かつ明確に記載します。

特定事業以外の「その他の事業」は、生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の事業のうち、特定事業に該当しないものを記載します。

また、基本方針では、これらに該当するものの例として、特定旅客施設以外の旅客施設、生活関連経路を構成する駅前広場、通路等（河川施設、港湾施設、下水道施設等が生活関連経路を構成する場合にあっては、これらの施設を含む。）の整備をあげています。

「その他の事業」についても、事業の実施者、対象施設等、事業内容、実施予定期間等について、できる限り具体的かつ明確に記載することが重要です。

■ 特定事業の対象とならない生活関連施設の整備

旅客施設については、公共交通特定事業の対象は特定旅客施設に限られていますので、特定旅客施設以外の旅客施設に関しバリアフリー整備を行う場合は、「その他の事業」として記載します。

これ以外にも、特別特定建築物以外の建築物など、特定事業の対象とならない生活関連施設のバリアフリー整備などが想定されます。

■ 生活関連経路を構成する駅前広場、通路等の整備

道路以外の駅前広場、通路（河川施設、港湾施設、下水道施設等が生活関連経路を構成する場合には、これらの施設を含む）等が生活関連経路を構成しており、これらのバリアフリー整備を行う場合は、「その他の事業」として記載します。

■ サインによる情報提供の充実

わかりやすいサイン（ひらがな・外国語併記など）の整備、点字・音声案内の充実、移動支援のためのユビキタスな環境づくりなど、障害者等の円滑な移動に配慮した整備なども考えられます。

7. 市街地開発事業に関する移動等円滑化、駐車施設の整備に関する事項

重点整備地区内での実施が予定されている区画整理事業、市街地再開発事業等の市街地開発事業では、その区域において整備される施設や経路の移動等円滑化が求められます。特に、区域内に生活関連施設や生活関連経路を位置づける場合には、基本構想に即した整備を進める必要があります。

また、違法駐輪や違法駐車を防止することを目的とした駐車・駐輪施設の整備は、道路の移動等円滑化を進める上で有効であることから、その内容について基本構想に示すことが望まれます。

7-1 市街地開発事業に関する記載事項

区画整理事業、市街地再開発事業等の市街地開発事業については、その事業の概要（事業名称、事業主体、位置・区域、整備概要、事業スケジュールなど）を示した上で、**移動等円滑化を図るために講ずべき内容について記載**します。

新法第39条では、地方公共団体等が施行する土地区画整理事業の換地計画において、公共性のある生活関連施設や一般交通用施設に供するために、一定の土地を換地として定めないで、保留地として定めることができる特例を定めています。

この場合、土地区画整理事業について基本構想に定めるとともに、当該生活関連施設や一般交通用施設については、当該土地区画整理事業との関係を明記するほか、その主な用途、おおむねの位置等についても記載する必要があります。

7-2 駐車施設の設置に関する記載事項

移動等円滑化を図るために駐車・駐輪施設を設置する場合については、「〇〇周辺における違法駐車の防止」「市道××線における放置自転車の防止」など整備の目的と、事業概要（施設の位置、規模、事業スケジュールなど）を記載します。

なお、整備の目的については、**移動等円滑化との関連性を具体的に記述**することが重要です。

8. ソフト施策

高齢者・障害者等の移動等円滑化を実現するためには、施設の整備（ハード）だけでなく、ソフト面での施策展開が必要です。特に、バリアフリー化の重要性や高齢者・障害者等に対する理解を深め、行動につなげる「心のバリアフリー」を推進することが大変重要です。心のバリアフリーに向けた取組みを推進するとともに、これらの内容を基本構想に明示することが強く望まれます。

また、バリアフリーに関する情報提供をはじめ、様々なソフト施策を推進していくことも必要であり、その方策を基本構想に具体的に示すことも重要です。

ソフト施策に関する取組みとしては、以下のものが考えられます。

基本構想では、これらの実施主体、取組み内容、実施時期を**可能な限り具体的に記載する**ことが重要です。

8-1 心のバリアフリーの推進(例)

【広報・啓発】

- 住民の高齢者・障害者等への理解促進
- 生活関連経路の沿道住民（商店主など）に対するバリアフリーの理解促進
- 建築主・事業主に対するバリアフリーの啓発
- 職員・従業員の高齢者・障害者等への理解促進と対応の向上

【教育】

- 学校における福祉（心のバリアフリー）教育の実施
- 住民に対する教育活動、学習機会の提供

【市民活動の支援】

- 同趣旨の活動を行うNPO・ボランティア等への活動支援や連携 など

なお、国土交通省では、「心のバリアフリー」の普及のために、バリアフリー教室を実施しています（次ページ参照）。

8-2 バリアフリーに関する情報提供(例)

- 市町村による特定事業等に関する情報（進捗状況、実施予定など）の開示
- 工事情報の提供
- バリアフリーマップ（バリアマップ）の作成・配布
- バリアフリー事例の紹介、事例集の作成 など

国土交通省「バリアフリー教室」

急速な高齢化や障害者等の自立と社会参加の要請に適切に対応し、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにするため、国として、施設整備（ハード面）だけではなく、手助けがしやすい環境づくり（ソフト面）を行うことが求められています。

このため、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」を開催しており、国民が高齢者・障害者等に対する介助等の体験等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。



車椅子利用者の疑似体験・介助体験



視覚障害者の疑似体験・介助体験

8-3 その他のソフト施策(例)

■放置自転車対策

自動車の違法駐車取締りについては、公安委員会が実施する交通安全特定事業の範囲となりますが、放置自転車対策について位置づけることが考えられます。

■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・看板等の設置など、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ます。

■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、誘導員の配置など、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、工事情報の提供などが考えられます。

■設計・施工者等への意識啓発・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ます。

■知的障害者等の公共交通利用促進

知的障害者等が一人で公共交通を使えるよう支援するプログラムを作成することなどが考えられます（例：米国イースター・シールズ プロジェクトアクション）。

なお、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想から、市町村におけるソフト施策の内容を整理すると、次ページに示すとおりです。

参考事例:ソフト施策の事例

旧交通バリアフリー法に基づく基本構想では、そのほとんどが何らかのソフト施策を記載していますが、具体的な取組み内容や役割分担・スケジュールにまで踏み込んで記載している事例は少数でした。

ソフト施策の内容は、次のように分類・要約されます。

このうち、「職員・乗務員の教育訓練、対応の充実」「歩道上へのはみだし陳列、看板の防止、放置自転車対策」については、公共交通特定事業や交通安全特定事業と併せて実施する市町村が多くみられました。

主なソフト施策の内容

種 別	内 容
心のバリアフリー	■地域住民の意識向上（広報・啓発）
	■地域住民、沿道住民、利用者の理解と協力
	■市民への教育活動、学習機会の創出
	■学校教育における福祉教育
	■職員・乗務員の教育訓練、対応の充実
	■交通マナー・モラルの向上
道路管理	■道路の適切な管理
	■通学路等歩行環境のチェック
	■歩道上へのはみだし陳列、看板の防止、放置自転車対策
	■違法駐車取り締まり強化と防止に向けた啓発
	■雪道に係る官民の役割分担
協働のまちづくり	■市民・NPO等の主体的な取組みの推進
	■バリアフリーへの市民参画・市民との協働
	■バリアフリー点検の定期的・継続的な実施

9. 地域特性に応じた施策

重点整備地区の特性は全国の市町村で多種多様となることから、基本構想では地域特性を十分に考慮した独自の措置や事業が求められます。

本ガイドブックでは、積雪寒冷地における歩行空間上の積雪・凍結対策、観光地等における来訪者への配慮、景観等への配慮について示します。

9-1 積雪寒冷地における歩行空間の積雪・凍結対策

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。

このことから、積雪寒冷地において作成する基本構想では、**生活関連経路等における融雪・除雪など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ます。

【積雪・凍結対策の例】

- 融雪装置の整備やシェルターの設置などの整備
- 堆雪帯の確保、歩道や交差点における横断勾配の緩和
- 除雪作業の強化（住民の協力体制の強化）
- 転倒防止のための対策
 - ・滑りにくい舗装材の使用
 - ・凍結防止剤の散布などメンテナンスの強化

旧交通バリアフリー法に基づく基本構想の中から、歩道の積雪対策が示されているものについて、その内容を以下に示します。

参考事例：積雪対策の主な内容

市町村	内 容
札幌市	●一部の特定経路については「札幌市雪対策基本計画」等に基づく環境改善を目指す。特に重点施策として、公共施設周辺の歩行環境を改善する。
千歳市 (北海道)	●道路特定事業として、冬期における歩道空間の確保を推進するとともに、バス・タクシー待合空間にシェルターを設置
恵庭市 (北海道)	●除雪の徹底、幅員の確保、凹凸の解消、滑り止め対策
北見市 (北海道)	●冬期間における歩道空間の確保のために、除排雪の改善、歩道の凍結対策、地域住民の理解と協力 ●重点的路線については2010年までの対策を施す
遠軽町 (北海道)	●除雪の強化
江別市 (北海道)	●特定経路については除雪の強化に努める
青森市 (青森県)	●除排雪や恒久的雪処理施設の整備によりネットワーク化された歩行空間を確保 ●市民と行政が一体となった克雪対策を推進
盛岡市 (岩手県)	●バス待合所への屋根の設置、ロードヒーティングの導入
秋田市 (秋田県)	●特定経路における消融雪施設整備事業の実施 ●駅前広場における消融雪施設やシェルターの整備
南陽市 (山形県)	●除排雪の充実 ●歩道の消融雪施設の設置を検討
会津若松市 (福島県)	●融雪施設の整備 ●歩道除雪の強化
新潟市 (新潟県)	●道路特定事業、その他の事業において積雪・凍結対策を実施
上越市 (新潟県)	●除雪作業の充実
湯沢町 (新潟県)	●その他事業「冬期のバリアフリー対策等」において、歩道除雪の充実や融雪による水溜り対策を位置づけ
金沢市 (石川県)	●除雪体制と除雪方法の改善 ●必要に応じて無散水融雪装置などの施設整備を検討
岡谷市 (長野県)	●歩道上に除雪をしないよう呼びかけ
今津町 (滋賀県)	●「今津快適雪プラン」をもとに、道路消雪溝の整備や歩道除雪を推進する地域協力体制づくり

9-2 観光地等における来訪者への配慮

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ます。

特に、観光客の誘導に当たっては、高齢者、障害者等にもわかりやすい案内表示（サイン）を設置するといった施設の整備のほか、主要施設における案内員の配置、ボランティア等による移動支援など、観光客に対する人的対応の強化・充実といった取組みも考えられます。

9-3 景観等への配慮

重点整備地区内に、景観法に基づく**景観計画区域**や、都市計画法に基づく**景観地区、風致地区**などの指定がある場合には、市町村または都道府県が定める規制内容を踏まえて、移動等円滑化における街並みの保全への配慮事項について記載することが望ましいと考えられます。

また、文化財保護法によって制度化された「**伝統的建造物群保存地区**」等が重点整備地区に含まれる場合、市町村が条例により定める保存地区の現状を変更する行為の規制などの措置との整合を図ることが必要です。

旧交通バリアフリー法に基づく基本構想から、重点整備地区内における観光や歴史的景観等に配慮している事例を整理すると、次ページに示すとおりです。

参考事例：観光・景観に配慮した主な事例

市町村	内 容
台東区	●基本方針に「観光バリアフリー」を掲げ、観光客のためのバリアフリーマップ作成、トイレ整備などの事業を盛り込む
鎌倉市 (神奈川県)	●観光都市としての側面を踏まえ、すべての来訪者が安全・快適に利用できるよう配慮した観光施設、情報等に係る整備を推進
京都市	●特に大多数の観光客が訪れる施設を「重要施設」と位置づけ、駅から施設までの特定経路を設定 ●駅や歩行経路におけるわかりやすい案内情報の提供、伝達方法の工夫
岸和田市 (大阪府)	●観光のメインである「だんじり祭り」の曳行コースが特定経路になる場合には、歩車境界縁石の設置を緩和し舗装面とのフラット化による整備
高野町 (和歌山県)	●世界文化遺産に登録され多くの観光客が訪れることから、町民と来訪者によるワークショップを実施。 ●公衆便所を目的施設に位置づけ、特定経路を設定 ●来訪者のためのバリアフリー情報マップを作成
長崎市 (長崎県)	●石畳等貴重な観光資源を活かし、景観面に配慮したバリアフリー整備を進める

10. 基本構想の進行管理

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が必要です。事業の実施状況を踏まえながら基本構想を評価・見直ししていくスパイラルアップの取組みを基本構想に記載するとともに、この場合の市民参加のあり方についても記載することが重要です。

また、事業終了後や基本構想の計画期間の終了後も、実施した事業のフォローアップを行い、継続的に基本構想を見直ししていくことが必要です。

基本構想では、このような進行管理の実施方法について、具体的に示すことが強く望まれます。

以下に、進行管理について基本構想に明示すべき事項を示します。

10-1 進行管理の基本的な考え方

基本構想には、進行管理についての基本的な考え方を記載することが重要です。

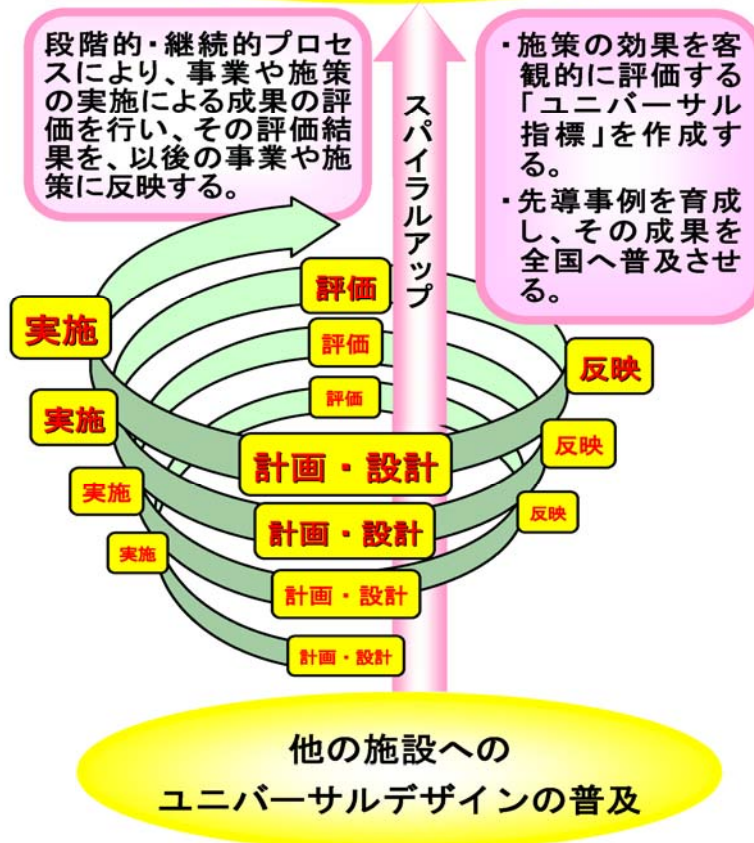
具体的には、基本構想作成（Plan）後の事業の実施（Do）を受けて、その効果の評価（Check）し、必要に応じて見直す（Action）といったPDCAサイクルにより、事業スケジュールの適切な管理と事業の質の確保を図るという考え方です。

施設の移動等円滑化は、**一度事業が完了したら終了するのではなく**、住民等さまざまな関係者の参加により評価を行い、さらに改善していく段階的・継続的な取組み（スパイラルアップ）が必要であり、PDCAサイクルは、これを実践するものです。

段階的・継続的な取組

理想

一人一人がその個性と能力を発揮し、自由に参画し、自己実現を図っていけるような社会



10-2 進行管理に関する記載事項

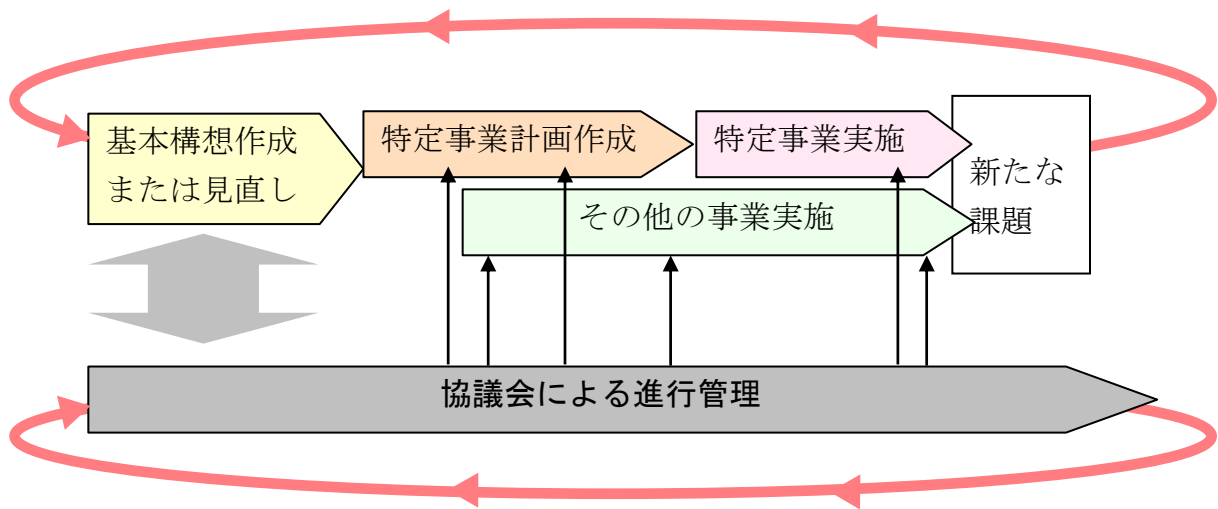
基本構想では、進行管理をどのように行っていくのか、**具体的な実施方策を記載**することが重要です。

(1) 進行管理体制

基本構想作成後から特定事業計画作成、事業実施・完了、供用開始後の事後評価までの期間にわたり、進行管理を行う体制の構築が必要となります。

関係者の役割とともに、その連携方策を含む進行管理の体制について、具体的に記載することが重要です。

この場合、**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な組織として位置づける**ことが効率的であると考えられます。



(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です。

【記載事項の例】

- 特定事業（計画作成段階、設計・施行段階）における住民参加の実施
- 事業完了後の住民参加による事後評価の実施

また、特に、住民への意識啓発や教育、バリアフリーマップ作成など、心のバリアフリーの推進や情報提供等に関する取組みは、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**ことが望ましいと考えられます。

このような取組みを位置づけている場合は、特に住民参加の方策を具体的に記載するべきと考えられます。

なお、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想から、事業の進行管理や事後評価の方法についての記載内容を整理すると、次ページに示すとおりです。

特に「倉敷市交通バリアフリー基本構想」では、バリアフリー整備の事後評価や目標年次後のアウトカム効果の測定を行うこととしている好事例です。

参考事例：進行管理・事後評価の記載事例

旧交通バリアフリー法に基づく基本構想では、ほとんどの事例において、作成後の事業の進行管理や事後評価について言及していますが、その方法・手法について具体的に示されている構想は次のとおりです。

進行管理・事後評価に関する主な内容

内 容	市町村
PDC Aサイクルによる継続的な推進活動	青森市（青森県）、水戸市（茨城県）、日野市（東京都）、泉南市（大阪府）
フォローアップ体制の整備	相模原市（神奈川県）
事業の推進管理・進行管理・事後点検を実施するために協議会等を継続、または新たに組織を設置	盛岡市（岩手県）、取手市・水戸市（茨城県）、高崎市（群馬県）、所沢市（埼玉県）、浦安市（千葉県）、台東区・武蔵野市（東京都）、恵那市（岐阜県）、豊田市（愛知県）、野洲市（滋賀県）、京都市、大阪市、高野町（和歌山県）、倉敷市（岡山県）、松山市（愛媛県）、別府市（大分県）ほか多数
定期的な再点検を実施	熊谷市・所沢市（埼玉県）
アウトカム評価指標によるバリアフリー整備の評価を実施	守山市（茨城県）、倉敷市（岡山県）
進捗状況を審議会等に報告	府中市（東京都）
進捗状況を広報やホームページで公開	府中市（東京都）、笠松町（岐阜県）
区民、利用者からの意見聴取等により事業実施のフォローアップ	北区
事業評価のフォローアップとして事業実施後に利用者アンケート等を実施し意見聴取	八尾市（大阪府）
必要に応じて市民参加のもとに事業見直し	秦野市（神奈川県）、別府市（大分県）
計画段階からの意見反映システムの構築、施設供用後もモニタリング活動を実施することにより、常に利用者の意見をフィードバックできる体制を検討	松坂市（三重県）

3-2. 評価の実施

特定事業の整備にあたっては、国のガイドライン等に基づき、実施していきませんが、地域特性等により、その地域にあった個別の工夫や配慮が必要になります。そのため、行われる各事業に対して、すべての人が安全に快適に利用できるよう整備されているか、実際に確認するための評価が必要です。

また、基本構想を実現することによって、市民一人ひとりが安全・快適に移動でき、歩きやすさを実感できるなど、満足度を確認することは、今後のよりよいまちづくりへの指針となります。

このため、各整備事業の事後評価と目標年次後のアウトカム効果の指標で*20 測定を実施します。

(1) バリアフリー整備の事後評価の実施

特定事業実施後に、高齢者や身体障害者等、利用者による事後評価を実施します。利用者の視点から“改善された点”、“改善が不十分な点”を確認することにより、今後の整備をよりよいものに高めていくしくみとなります。



事後評価のイメージ

(2) 目標年次後のアウトカム効果の測定

整備目標として、バリアフリー化された道路の延長やエレベーターの設置台数など、単純な数値による整備水準（アウトプット指標*20）の目標だけでなく、利用者であり受益者である市民の立場に立ち、評価を行うため、高齢者や身体障害者等の生活環境の改善や、社会参加の機会の向上など、市民にもたらせる成果を指標としたアウトカム指標を設けて効果を測定していきます。

基本構想策定時に実施したアンケート調査結果等を踏まえて、以下の目標値を設定します。

- ① 外出機会の向上
- ② 公共交通利用率の向上
- ③ 移動時の負担の軽減

この3項目について、基本構想策定後、継続的に、アンケート調査等を実施することによりアウトカム指標で効果を測定します。

大阪府豊中市では「バリアフリー推進協議会」による進行管理とともに、設計・施工段階で障害者の意見を聴くことができる「バリアフリーチェックシステム」を導入し、当事者参画による施策・事業のスパイラルアップを図っています。

スパイラルアップの取組み事例（大阪府豊中市）

豊中市 ～チェックシステム等による当事者参画・スパイラルアップ～

◆バリアフリー推進協議会の概要

本市では、「構想を作成すれば終わりというのではなく、事業実施時においても、可能な限り意見を聴いてほしい。」という市民の声を受け、「バリアフリー推進協議会」を設置し、基本構想作成後のバリアフリー事業の進行管理を行っています。

協議会は、バリアフリー新法に基づく基本方針で定められている事業進捗状況の管理や、継続的改善を円滑に進めるため、策定に関係した高齢者、障害者、住民、事業者及び市等で組織し、バリアフリー施策のスパイラルアップを図っています。

緑地公園駅地区では幹事会、説明会等、内容に応じた形態で協議会活動を実施しており、基本構想策定時にはまとめきれなかった地区内道路の一方通行化による歩道設置について、ワークショップと交通社会実験等を行い、整備方針を決定しています。他の地区も含め、平成20年2月末現在、幹事会10回、説明会11回、ワークショップを6回行っています。

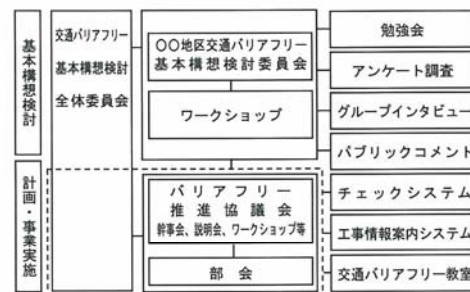
これらの継続的な市民参画により、基本構想に基づく事業が着実に実施されるとともに、2つ目のバリアフリールートの確保や、大型エレベーターの設置等の施設のレベルアップが図られています。

◆バリアフリーチェックシステムの概要

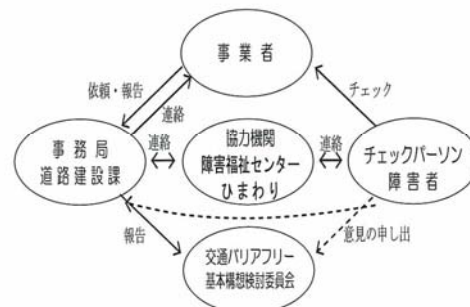
「障害者用施設の使い勝手が悪いので、整備の際は私たちの意見を聴いてほしい。」という障害者の声を受け、事業者が設計・工事段階で障害者の意見を聴くことができるシステムを導入しています。

バリアフリー整備の実施詳細（例：トイレ内のフックの位置と数など）は、基本構想策定時のタウンウォッチングやワークショップだけでは不明瞭なこともあり、施工段階での使い勝手の確認が必要となりますが、このような取組みが継続されていることは、全国でも例がありません。

チェックの対象は、基本構想に基づく事業で、細部の仕様を決定する必要がある施設としておりますが、強制ではなく、事業者が必要に応じて行うものとしています。事業全体のチェックではなく、設



当事者参画プログラム



チェックシステムの進め方

計・工事を進めて行く上で、わからないこと、困ったことがあった時に手軽に利用できるシステムを目指しています。また、チェックは、障害者が理解しやすいよう、現地又は模型で行うことが基本となっています。

平成20年2月末現在、16件のチェックを行っていますが、多機能トイレ、エレベーター、券売機、点字案内板、音声案内装置、誘導経路、視覚障害者誘導用ブロック、手すりの点字等について、きめ細かい仕様の決定に役立っています。

◆今後の展望

基本構想に基づく事業については、協議会やチェックシステムを行いながら進めているため、整備完了後の障害者等からの苦情は大幅に減少しています。チェックシステムを担当している職員のバリアフリーに対する理解度も向上しています。しかし、基本構想以外の事業では障害者に対する理解不足、調整不足により、満足できる施設となっていないこともあり、今後は、このスパイラルアップのシステムを他の事業、他の地区へ広げていくことが重要であると考えられます。



券売機のチェックの様子

第4章 特定事業計画の作成に向けて

基本構想の内容に基づき、各事業者は速やかに特定事業計画を作成する必要があります。

本章では、基本構想の作成後、特定事業計画の作成を円滑に進めるための工夫などについて示します。

1. 特定事業計画の作成に向けて

基本構想に示した特定事業については、特定事業計画を作成し、これに基づいて事業を実施することが、新法において義務付けられています。このため、各事業者は基本構想作成後、速やかに特定事業計画を作成する必要があります。

また、特定事業計画の作成の際、市町村と各事業者は相互に調整を図る必要があることから、円滑な調整のための体制づくりが必要です。

特定事業計画の作成にあたっての留意事項は、以下に示すとおりです。

1-1 特定事業計画の作成時期

特定事業計画の作成時期については、早期の事業実施に向けて、**基本構想作成後可能な限り速やかに(おおむね1年以内に)作成する**ことが望ましいと考えられます。

1-2 特定事業計画の作成に係る調整

基本構想と同様、特定事業計画の作成に際しても、市町村、関係事業者及び利用者間の協議・調整や合意形成を円滑に行う必要があります。

このため、基本構想作成時の**協議会を活用**し、市町村のリーダーシップのもと、ここで協議・調整や合意形成を図ることが考えられます。

参考資料

1. 障害種別の特性
2. バリアフリー化のための主な支援策

1. 障害種別の特性

『公共サービス窓口における配慮マニュアル 障害者に対する心の身だしなみ（障害者施策推進本部）』から、障害種別の特性を抜粋します。

2. 障害種別の特性

(1) 視覚障害のある方



視覚障害のある方の中には、全く見えない方と見えづらい方がいます。見えづらい方の中には、細部がよく分からない、光がまぶしい、暗いところで見えにくい、見える範囲が狭い（視野の一部が欠けたり、望遠鏡でのぞいているような見え方）などの方がいます。また、特定の色がわかりにくい方もいます。



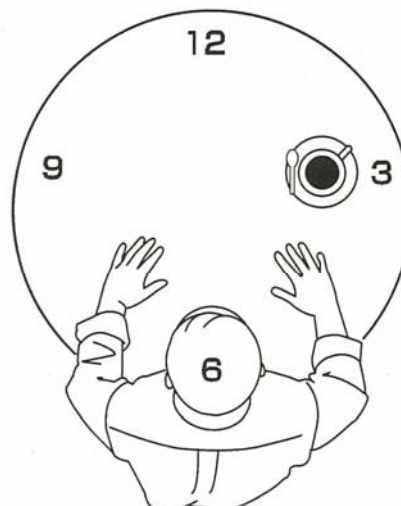
主な特徴

- ・一人で移動することが困難
慣れていない場所では一人で移動することは困難です。
- ・音声を中心に情報を得ている
目からの情報が得にくいので、音声や手で触ることなどにより情報を入手しています。
- ・文字の読み書きが困難
文書を読むことや書類に文字を記入することが難しい方が多いです。

コミュニケーション関連

- ・こちらから声をかける
周りの状況が分からないため、相手から声をかけられなければ会話が始められないことがあります。また、知っている相手でも声だけでは誰か分からないことがあります。
- ・指示語は使わない
「こちら」、「あちら」、「これ」、「それ」などの指示語では「どこか」「何か」分かりません。場所は「30センチ右」、「2歩前」など、物は「〇〇の申請書」など具体的に説明します。場合によっては相手の了解を得た上で、手を添え、物に触れてもらい説明します。
- ・点字と音声
点字は、指先で触って読む文字です。
視覚障害のある方が、必ずしも点字を読めるわけではなく、点字を使用されるのは1割で、残りの9割の方は、主に音声や拡大文字により情報を得ています。文字情報を音声にする方法としては、補助者による代読やパソコンの音声読み上げソフトを用いるほか、文書内容をコード情報に変換して印刷したものを活字文書読上げ装置を使って音声化する方法もあります。

<時計の文字盤に見立てた説明>
3時の方向にコーヒーがあります。



(2) 聴覚・言語障害のある方



聴覚障害のある方の中には、全く聞こえない方と聞こえにくい方がいます。さらに、言語障害を伴う方とほとんど伴わない方がいます。また、言語障害のある方は、その原因によって、聴覚障害を伴う場合があります。



主な特徴

- ・ 外見から分かりにくい
外見からは聞こえないことが分かりにくいいため、挨拶したのに返事をしないなどと誤解されることがあります。
- ・ 視覚を中心に情報を得ている
音や声による情報が得にくく、文字や図などの視覚により情報を入手しています。
- ・ 声に出して話せても聞こえていないとは限らない
聴覚障害のある方の中には声に出して話せる方もいますが、相手の話は聞こえていない場合があります。
- ・ 補聴器をつけても会話が通ずるとは限らない
補聴器をつけている方もいますが、補聴器で音を大きくしても、明りように聞こえているとは限らず、相手の口の形を読み取るなど、視覚による情報で話の内容を補っている方も多いです。

コミュニケーション関連

・ コミュニケーションの方法を確認する

聴覚障害のある方との会話には手話、指文字、筆談、口話(こうわ)・読話(どくわ)などの方法があります。人によりコミュニケーション方法は異なるので、どのような方法によれば良いか、本人の意向を確認します。

・ 聞き取りにくい場合は確認する

言語障害のある方への対応は、言葉の一つ一つを聞き分ける必要があります。聞き取れないときは、分かったふりをせず、聞き返したり、紙などに書いてもらい内容を確認します。

(様々なコミュニケーション方法)

・ 手話

手指の形や動きで表現し、目で読むコミュニケーション手段です。聴覚障害のある方たちの間で自然に生まれ、国による標準手話の確定などを通じて発展してきましたが、地方によって表現の仕方が異なるものがあります。

・ 指文字

指の形で「あいうえお～」を一文字ずつ表すものです。未だ手話になっていない新しい単語や、固有名詞などを表すのに使います。通常は、手話と組み合わせて使います。

・ 筆談

メモ用紙や簡易筆談器などに、文字を書いて伝える方法です。パソコンや携帯電話の画面上で言葉をやりとりする方法もあります。

・ 口話・読話

相手の口の動きを読み取る方法です。口の動きが分かるよう正面からはっきりゆっくり話すことが必要です。口の形が似ている言葉は区別がつかないので、言葉を言い換えたり、文字で書くなどして補います。

(3) 肢体不自由のある方

🌱 肢体不自由のある方の中には、上肢や下肢に切断や機能障害のある方、座ったり立ったりする姿勢保持が困難な方、脳性マヒの方などがいます。これらの方の中には、書類の記入などの細かい作業が困難な方、立ったり歩行したりすることが困難な方、身体にマヒのある方、自分の意思と関係なく身体が動く不随意運動を伴う方などがいます。移動については、杖や松葉杖を使用される方、義足を使用される方、自力走行や電動の車いすを使用される方などがいます。また、病気や事故で脳が損傷を受けた方の中には、身体のマヒや機能障害に加えて、言葉の不自由さや記憶力の低下、感情の不安定さなどを伴う方もいます。



主な特徴

・移動に制約のある方もいる

下肢に障害のある方では、段差や階段、手動ドアなどがあると、一人では進めない方がいます。歩行が不安定で転倒しやすい方もいます。

車いすを使用されている方では、高い所には、手が届きにくく、床のモノは拾いにくいです。

・文字の記入が困難な方もいる

手にマヒのある方や脳性マヒで不随意運動を伴う方などでは、文字を記入できなかったり、狭いスペースに記入することが困難です。

・体温調節が困難な方もいる

脊髄を損傷された方では、手足が動かないだけでなく、感覚もなくなり、周囲の温度に応じた体温調節が困難です。

・話すことが困難な方もいる

脳性マヒの方の中には、発語の障害に加え、顔や手足などが自分の思いとは関係なく動いてしまうため、自分の意思を伝えるのが難しい方もいます。

コミュニケーション関連

・車いすの方の視線に合わせる

車いすを使用されている場合、立った姿勢で話されると上から見下ろされる感じがして身体的・心理的に負担になるので、少しかがんで同じ目線で話すようにします。

・子ども扱いしない

言葉がうまく喋れない方に対して子どもに対するような接し方をしないようにします。

・聞き取りにくい場合は確認する

聞き取りにくいときは、分かったふりをせず、一語一語確認するようにします。

(4) 内部障害のある方



内部障害とは、内臓機能の障害であり、身体障害者福祉法では心臓機能、呼吸器機能、じん臓機能、ぼうこう・直腸機能、小腸機能、ヒト免疫不全ウイルス（HIV）による免疫機能の6種類の機能障害が定められています。

心臓機能障害は

不整脈、狭心症、心筋症等のために心臓機能が低下した障害で、ペースメーカー等を使用している方もいます。

呼吸器機能障害は

呼吸器系の病気により呼吸機能が低下した障害で、酸素ボンベを携帯したり、人工呼吸器（ベンチレーター）を使用している方もいます。

腎臓機能障害は

腎機能が低下した障害で、定期的な人工透析に通院されている方もいます。

ぼうこう・直腸機能障害は

ぼうこう疾患や腸管の通過障害で、腹壁に新たな排泄口（ストマ）を造設している方もいます。

小腸機能障害は

小腸の機能が損なわれた障害で、食事を通じた栄養維持が困難なため、定期的に静脈から輸液の補給を受けている方もいます。

ヒト免疫不全ウイルス（HIV）による免疫機能障害は

HIVによって免疫機能が低下した障害で、抗ウイルス剤を服薬している方です。



主な特徴

・外見から分かりにくい

外見からは分からないため、電車やバスの優先席に座っても周囲の理解が得られないなど、心理的なストレスを受けやすい状況にあります。

・疲れやすい

障害のある臓器だけでなく全身状態が低下しているため、体力がなく、疲れやすい状況にあり、重い荷物を持ったり、長時間立っているなどの身体的負担を伴う行動が制限されます。

・携帯電話の影響が懸念される方もいる

心臓機能障害で心臓ペースメーカーを埋め込んでいる方では、携帯電話から発せられる電磁波等の影響を受けると誤動作するおそれがあるので、配慮が必要です。

・タバコの煙が苦しい方もいる

呼吸器機能障害のある方では、タバコの煙などが苦しい方もいます。

・トイレに不自由されている方もいる

ぼうこう・直腸機能障害で人工肛門や、人工ぼうこうを使用されている方（オストメイト）は、排泄物を処理できるオストメイト用のトイレが必要です。

コミュニケーション関連

・負担をかけない対応を心がける

内部障害のある方では、疲労感がたまり、集中力や根気にかけるなど、外見からは分かりにくい不便さを抱えていることを理解し、できるだけ負担をかけない対応を心がけます。

(5) 知的障害のある方



知的障害のある方は、発達時期において脳に何らかの障害が生じたため、知的な遅れと社会生活への適応のしにくさのある方です。重度の障害のため常に同伴者と行動される方もいますが、障害が軽度の場合には会社で働いている方も大勢います。

主な特徴

- ・ 複雑な話や抽象的な概念は理解しにくい
- ・ 人にたずねたり、自分の意見を言うのが苦手な方もいる
- ・ 漢字の読み書きや計算が苦手な方もいる
- ・ ひとつの行動に執着したり、同じ質問を繰り返す方もいる

コミュニケーション関連

- ・ 短い文章で「ゆっくり」「ていねいに」「くり返し」説明一度にたくさんのかを言われると混乱するので、短い文章で「ゆっくり」「ていねいに」「くり返し」説明し、内容が理解されたことを確認しながら対応します。
- ・ 子どもの扱いしない
成人の方の場合は、子ども扱いしないようにします。
- ・ 穏やかな口調で声をかける
社会的なルールを理解しにくいいため、時に奇異な行動を起こす方もいますが、いきなり強い調子で声をかけたりせず、「どうしましたか?」、「何かお手伝いしましょうか?」と、穏やかな口調で声をかけます。
- ・ 具体的に分かりやすく
案内板や説明資料には、漢字にふりがなをふるとともに、抽象的な言葉は避け、絵や図を使って具体的に分かりやすく説明します。例えば大きさを伝えるときにも、「リンゴの大きさ」など具体的に表現します。



(6) 発達障害のある方



発達障害は、自閉症、アスペルガー症候群等の広汎性発達障害、学習障害(LD)、注意欠陥・多動性障害(ADHD)等、脳機能の障害であって、通常低年齢において症状が発現するものです。自閉症には、知的障害を伴う場合と伴わない場合(高機能自閉症)とがあります。

主な特徴

- ・ 外見から分かりにくい
- ・ 相手の言ったことを繰り返す時は、相手が言っていることが理解できていないことが多い
- ・ 速回しの言い方や曖昧な表現は理解しにくい
- ・ 相手の表情・態度やその場の雰囲気を読み取ることが苦手な方もいる
- ・ 順序だてて論理的に話すことが苦手な方もいる
- ・ 年齢相応の社会性が身につけていない方もいる
- ・ 関心あることばかり一方的に話す方もいる

コミュニケーション関連

- ・ 短い文章で「ゆっくり」「ていねいに」「くり返し」説明
- ・ 抽象的な表現は用いず、できるだけ具体的に説明

(7) 精神障害のある方



精神障害のある方は、統合失調症、そううつ病、うつ病、てんかん、アルコール中毒等のさまざまな精神疾患により、日常生活や社会生活のしづらさを抱えている方です。適切な治療・服薬と周囲の配慮があれば症状をコントロールできるため、大半の方は地域で安定した生活を送られています。

統合失調症は

幻覚、思考障害、感情や意欲の障害など、多様な精神症状を特徴とし、現実を認識する能力が妨げられ、正しい判断ができにくく、対人関係が難しくなるなど、さまざまな生活障害を引き起こしますが、薬によってこれらの症状をおさえることもできます。おおよそ100人に1人がかかる大変身近なものといわれています。

うつ病は

気分がひどく落ち込んだり、何事にも興味を持てなくなったりして、日常生活に支障が現れます。国内の調査によると、うつ病を経験している人は約15人に1人とされています。

てんかんは

通常は規則正しいリズムで活動している脳の神経細胞（ニューロン）の活動が突然崩れて、激しい電氣的な乱れが生じることによって発作が現れる病気です。薬によって約8割の方は発作を止められるようになりました。



主な特徴

- ・ ストレスに弱く、疲れやすく、対人関係やコミュニケーションが苦手な方が多い
- ・ 外見からは分かりにくく、障害について理解されずに孤立している方もいる
- ・ 精神障害に対する社会の無理解から、病気のことを他人に知られたくないと思っている方も多い
- ・ 周囲の言動を被害的に受け止め、恐怖感を持ってしまう方もいる
- ・ 学生時代の発病や長期入院のために、社会生活に慣れていない方もいる
- ・ 気が動転して声の大きさの調整が適切にできない場合もある
- ・ 認知面の障害のために、何度も同じ質問を繰り返したり、つじつまの合わないことを一方的に話す方もいる

コミュニケーション関連

- ・ 「ゆっくり」「ていねいに」「くり返し」説明
- ・ 不安を感じさせないような穏やかな対応

(資料：『公共サービス窓口における配慮マニュアル 障害のある方に対する心の身だしなみ』 障害者施策推進本部)

2. バリアフリー化のための主な支援策

①公共交通機関

補助

○鉄道駅におけるバリアフリー化の推進

- ・交通施設バリアフリー化設備整備費補助金 (国) 鉄道局鉄道業務政策課
- ・鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助 (国) 鉄道局鉄道業務政策課
- ・地下高速鉄道整備事業費補助 (国) 鉄道局財務課
- ・空港アクセス鉄道等整備事業費補助 (国) 鉄道局財務課

○LRTシステムの整備 (国) 鉄道局財務課

○ノンステップバス等の導入の促進

- ・公共交通移動円滑化設備整備費補助 (国) 自動車交通局旅客課
- ・地方バス運行対策費補助(車両購入費補助) (国) 自動車交通局旅客課

○離島航路船舶のバリアフリー化の推進(バリアフリー化建造費補助) (国) 海事局内航課

○旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化の推進 (国) 港湾局計画課

○空港のバリアフリー化の推進 (国) 航空局飛行場部管理課

政策融資

○バス関係バリアフリー施設整備に対する融資制度 (国) 自動車交通局旅客課

○タクシー関係バリアフリー施設整備に対する融資制度 (国) 自動車交通局旅客課

税制

○交通バリアフリー設備の特別償却制度 (国) 鉄道局総務課企画室

(国) 自動車交通局旅客課

(国) 航空局監理部航空事業課

○駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設に係る特例措置 (国) 鉄道局総務課企画室

○低床型路面電車に係る特例措置 (国) 鉄道局総務課企画室

その他

○公営交通のバリアフリー化についての地方財政措置及び公営企業金融公庫の貸付(臨時特別利率の適用)

(総) 自治財政局公営企業経営企画室

○民間施設等のバリアフリー化についての地方財政措置 (総) 自治財政局調整課

②公共施設・市街地整備等

補助

○徒歩・公共交通など総合的な都市交通施策の推進(都市交通システム整備事業)

(国) 都市・地域整備局街路交通施設課

- 歩行空間のバリアフリー化の推進 (国) 道路局地方道・環境課道路交通安全対策室
- 交通結節点の整備の推進 (交通結節点改善事業) (国) 都市・地域整備局街路交通施設課
- 公共交通の整備の推進 (公共交通機関支援事業) (国) 都市・地域整備局街路交通施設課
- 都市公園のバリアフリー化の推進 (都市公園バリアフリー化緊急支援事業)
(国) 都市・地域整備局公園緑地・景観課
- 河川空間のバリアフリー化の推進 (国) 河川局河川環境課
- 海岸におけるバリアフリー化の推進 (国) 港湾局海岸・防災課
- 信号機等のバリアフリー化の推進 (警) 交通局交通規制課

税制

- 土地区画整理事業の同意保留地制度に係る特例措置 (国) 都市・地域整備局市街地整備課
市街地整備制度調整室

その他

- 公共施設等のバリアフリー化についての地方財政措置 (総) 自治行政局地域自立応援課地域振興室

③住宅・建築物

補助

- 多数の者が利用する建築物等のバリアフリー化の推進 (バリアフリー環境整備促進事業)
(国) 住宅局市街地建築課
- 公共賃貸住宅におけるバリアフリー化の推進 (地域住宅交付金等) (国) 住宅局住宅総合整備課
(国) 住宅局総務課民間事業支援調整室
- 高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給の推進 (国) 住宅局住宅総合整備課

政策融資

- 優良住宅取得支援制度 (国) 住宅局総務課民間事業支援調整室

税制

- 認定特定建築物に対する税制上の措置 (国) 住宅局建築指導課
- 住宅のバリアフリー改修促進税制 (国) 住宅局住宅総合整備課
- 高齢者向け優良賃貸住宅建設促進税制 (国) 住宅局住宅総合整備課

④その他

補助

- 基本構想作成のための支援 (バリアフリー環境整備促進事業) (国) 住宅局市街地建築課

(国)…国土交通省、(総)…総務省、(警)…警察庁