

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



令和8年4月

国土交通省 総合政策局 共生社会政策課

目次

【はじめに】

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（マスタープラン）及びバリアフリー基本構想とは	1
1-1	マスタープランの概要	1
1-2	マスタープランの目的と必要性	2
1-3	基本構想の概要	4
1-4	基本構想の目的と必要性	6
1-5	住民等の参加	9
1-6	マスタープランと基本構想の作成イメージ	10
第2章	ガイドラインの概要	18
2-1	ガイドラインの目的と位置づけ	18
2-2	ガイドラインの活用方法	19
第3章	移動等円滑化促進方針（マスタープラン）及びバリアフリー基本構想作成にあたって	20
3-1	マスタープラン及び基本構想の作成手順	20
3-2	庁内体制の構築	23
3-3	協議会の設置・運営	27
3-4	住民参加と意見の反映	32
3-5	民間事業者との調整	38
3-6	都道府県による市町村に対する支援について	40
3-7	マスタープラン・基本構想作成に係る助成制度	44

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（マスタープラン）の作成	49
4-1	マスタープラン作成における全体的な留意点	49
4-2	マスタープランに明示すべき事項	53
4-3	移動等円滑化促進地区の設定	57
4-4	生活関連施設・生活関連経路の設定	61
4-5	心のバリアフリー	66
4-6	届出制度について	74
4-7	施設設置管理者からの情報提供について	79
4-8	情報アクセス・コミュニケーション	84
4-9	地域特性等に応じた施策	88
4-10	移動等円滑化の促進に関するその他の取組	94
第5章	移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の評価・見直し	95
5-1	マスタープランの事後評価	95
5-2	マスタープランの見直し	98

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	103
6-1	基本構想作成における全体的な留意点	103
6-2	基本構想に明示すべき事項	107
6-3	重点整備地区の設定	111
6-4	生活関連施設・生活関連経路の設定	119
6-5	特定事業の実施	121
6-6	移動等円滑化のためのその他の事業	126
6-7	市街地再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	127
6-8	心のバリアフリー	128
6-9	施設設置管理者間の連携	129
6-10	施設設置管理者からの情報提供について	130
6-11	情報アクセス・コミュニケーション	131
6-12	地域特性等に応じた施策	131
6-13	移動等円滑化に関するその他の取組	131
第7章	バリアフリー基本構想の評価・見直し	132
7-1	基本構想の進行管理と事後評価	132
7-2	基本構想の見直し	141
第8章	特定事業計画の作成	146
8-1	特定事業計画の作成体制と作成手順	146

マスタープラン及び基本構想の提出について

参考資料編は、以下のウェブサイトに掲載しています。

URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html

事例目次

NO.	事例の内容	事業主体	頁
1	マスタープランを作成し段階的に基本構想を作成している事例	福島県福島市	13
2	マスタープランを作成した後に基本構想を作成した事例	北海道長万部町	14
3	マスタープランと基本構想を一体的に作成した事例	大分県大分市	15
4	マスタープランと基本構想を一体的に作成した事例	兵庫県明石市	16
5	他の行政計画とマスタープラン・基本構想を一体的に作成した事例	福島県郡山市	17
6	都市部における庁内検討体制の構築例	東京都台東区	25
7	自治体内における教育訓練（人材育成）	兵庫県神戸市	26
8	福祉のまちづくり推進協議会を活用して基本構想を作成した事例	東京都町田市	31
9	住民組織の提案による簡素な基本構想（素案）の例	茨城県土浦市	35
10	住民組織の提案による基本構想（素案）の例	山梨県上野原市	35
11	住民組織の提案による基本構想作成の年次経過の例	奈良県上牧町	36
12	住民提案に対する市町村の充実した支援の例	神奈川県横浜市	37
13	都道府県による市町村への支援の事例（管内市町村の作成状況の提供）	奈良県、東京都	41
14	都道府県による市町村への支援の事例（財政的支援）	東京都、大阪府	42
15	都道府県による市町村への支援の事例（セミナーの開催）	奈良県	43
16	都道府県による市町村への支援の事例（ガイドラインの策定）	東京都	43
17	移動等円滑化促進地区の設定事例	富山県射水市	59
18	移動等円滑化促進地区の設定事例	福岡県飯塚市	59
19	移動等円滑化促進地区の設定事例	大阪府池田市	60
20	生活関連経路の設定事例	兵庫県明石市	64
21	「心のバリアフリー」に関する記載事例	岩手県遠野市	68
22	「心のバリアフリー」に関する記載事例	奈良県奈良市	69
23	「心のバリアフリー」に関する取組の記載事例	山口県宇部市	69
24	啓発・広報活動の事例	-	70
25	教育活動の事例	秋田県秋田市	71
26	ヘルプカードの事例	東京都	71
27	啓発・教育活動の事例	兵庫県明石市	72
28	障害者差別解消法における合理的配慮の記載例	東京都杉並区	73
29	マスタープランにおける届出制度の記載事例	三重県伊勢市	76
30	施設間連携（駅・公園・バスターミナルの連携）の事例	東京都江戸川区	76

NO.	事例の内容	事業主体	頁
31	施設間連携（駅・タクシー乗り場・バス停の連携）の事例	東京都江戸川区	77
32	施設間連携（鉄道駅における乗り継ぎの連携）の事例	京都府京都市	78
33	情報提供の事例（毎年の施設設置管理者からの情報提供の仕組み）	山口県宇部市	79
34	バリアフリーマップの事例	大阪府高槻市	81
35	マスタープラン作成過程でのまち歩き点検・バリアフリーマップ作成の事例	岩手県遠野市	81
36	施設情報等をデジタル化している事例	兵庫県神戸市	82
37	マスタープランにデジタル技術の活用を位置付けている事例	大阪府豊中市	82
38	コミュニケーション支援ボードの事例	東京都荒川区、 交通ITジャーナル財団	85
39	ソフト施策と一体化した取組事例（遠隔手話サービスの公共交通機関への導入）	鳥取県・JR 西日本	85
40	ソフト施策と一体化した取組事例	香川県難聴児（者） 親の会	86
41	情報保障の事例	東京都荒川区、文京 区、中野区	87
42	ハードと一体化した取組事例	—	87
43	観光地の事例	奈良県奈良市	89
44	積雪・寒冷地の事例	北海道滝川市	89
45	地方部の事例	岐阜県多治見市	90
46	都市部の連携事例	東京都荒川区 東京都台東区	90
47	商店街を対象とした事例	北海道札幌市	91
48	商店街を対象とした事例	東京都世田谷区	91
49	AI を活用したデマンド交通の実証事例	東京都杉並区	92
50	重点整備地区に鉄道駅を含まない事例	大阪府高槻市	92
51	村で初めて基本構想を作成した事例	福島県泉崎村	93
52	マスタープランの事後評価の事例	山口県宇部市	96
53	マスタープランの事後評価の事例	大阪府豊中市	97
54	マスタープランの見直しにより地区を追加した事例	東京都大田区	99
55	特定事業に関する公的支援措置を活用した事例	大阪府高槻市	105
56	重点整備地区の設定例	東京都小金井市	112
57	重点整備地区の設定例	大阪府吹田市・豊中市	113
58	重点整備地区の再設定例	京都府京都市	114
59	市町村の境界を越えて生活関連施設と経路を設定している事例	東京都足立区	115
60	重点整備地区の選定例	東京都荒川区	116
61	地域の実情に合わせて重点整備地区を選定している事例	和歌山県那智勝浦町	117
62	小規模な重点整備地区の事例	富山県黒部市	118

NO.	事例の内容	事業主体	頁
63	小規模な重点整備地区の事例	岡山県里庄町	118
64	生活関連施設及び生活関連経路の設定例	北海道滝川市	120
65	生活関連施設及び生活関連経路の設定例	北海道札幌市	120
66	特定事業に関する施設設置管理者との調整方法	東京都町田市	122
67	施設整備に向けて当事者参画を図っている事例	大阪府豊中市	125
68	駐車施設の設置に関する記載事項例	兵庫県神戸市	127
69	車椅子使用者用駐車施設の適正な利用の推進事例	埼玉県川口市	128
70	バリアフリー教室の開催事例	奈良県香芝市	128
71	進行管理体制の事例	千葉県市原市	133
72	基本構想作成時の協議会体制を管理段階に継続している事例	東京都北区	134
73	事業の進行管理の事例	大阪府高槻市	135
74	事後評価の事例	埼玉県さいたま市	136
75	施設見学会による事後評価を施設のバリアフリー化へ反映した事例	東京都北区	137
76	特定事業の定量的評価の事例	埼玉県さいたま市	138
77	特定事業等の進捗状況を分かりやすく公表している事例	東京都目黒区	139
78	基本構想の事後評価の事例	東京都町田市	140
79	市街化進展や施設の立地状況変化から重点整備地区を見直した事例	神奈川県川崎市	143
80	自治体の全体構想と地区別構想を見直した事例	東京都北区	144
81	進捗状況を把握して基本構想における記載内容の見直しを実施	兵庫県神戸市	145
82	特定事業計画書・特定事業計画完了報告書の記載例	静岡県静岡市	147
83	教育啓発特定事業計画書の記載例	—	148

【はじめに】

バリアフリー法^{※1}において、市町村は、国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の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について、移動等円滑化の促進に関する方針（移動等円滑化促進方針）及び移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（基本構想）を作成するよう努めるものとされています。

まちなかにおける移動等の円滑化を図るためには、個々の施設のバリアフリー化だけでなく、建築物や道路等の連続性を確保した「面的・一体的なバリアフリー化」が必要不可欠です。この「面的・一体的なバリアフリー化」を図るため、移動等円滑化促進方針及び基本構想の活用が有効であり、各自治体において、これらの制度を活用した取組がより進展することが期待されています。

本ガイドラインは、移動等円滑化促進方針及び基本構想を新たに作成しようとする場合や、既に作成されている方針や構想を見直す際に活用していただくことを目的としたものです。この度、令和7年6月にとりまとめられた「主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について 最終とりまとめ」において示された、地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりを推進するための対応方針等を踏まえ、主に以下の観点で内容の見直し及び拡充を図り、令和8年4月にガイドラインを改訂しました。

- **地域特性を踏まえた移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成に関する記載の追加**
- **他の行政計画等と連携した効果的・効率的な移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成に関する記載の追加**
- **移動等円滑化促進方針におけるスパイラルアップ^{※2}の記載の追加**
- **上記の記載の追加に対応する事例の充実**

令和6年4月に施行された改正障害者差別解消法^{※2}に基づいて、事業者による障害のある人への「合理的配慮^{※3}の提供」が義務化されるなど、引き続き共生社会の実現に向けてハード・ソフトの両面での幅広い取組が求められています。

これらを踏まえつつ、移動等円滑化促進方針及び基本構想を活用した各自治体の取組が進展するため、本ガイドラインが一助となることを願います。

※1 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）

※2 「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」（平成25年法律第65号）

※3 「合理的配慮」とは、障害のある人から、社会の中にあるバリアを取り除くために何らかの対応が必要としているとの意思が伝えられたときに負担が重すぎない範囲で対応することが求められるもの。

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）の概要

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

1. 国が定める基本方針

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

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

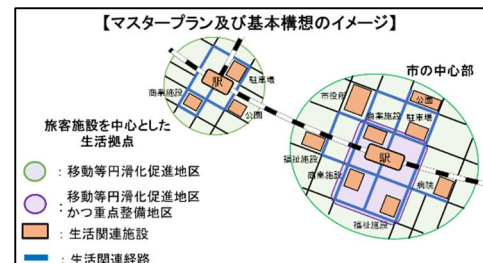
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- 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）



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・ 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特定事業と「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、関係者による取組を促進（マスタープランには具体的な事業の位置づけは不要）
- ・ 定期的な評価・見直しの努力義務



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）

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

1-2 マスタープランの目的と必要性

地域における高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためには、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、建築物等の生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設について、一体的に移動等円滑化が図られていることが重要です。

このため、バリアフリー法に基づく基本構想制度により面的・一体的なバリアフリー化を推進してきたところです。

基本構想の作成にあたっての課題として、具体の事業に関する調整が難航すること等が挙げられていることから、**平成30年のバリアフリー法の改正**において、具体的な事業化の動きがない状況でも基本構想の前段として、生活関連施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区（移動等円滑化促進地区）において、**バリアフリー化の方針を示すマスタープラン制度が創設**されました。

マスタープラン制度を活用してバリアフリー化の方針を示すことにより、広くバリアフリーの考え方が共有されるとともに、次に示す効果が期待され、誰もが暮らしやすいまちづくりに繋がります。また、外出機会の増大により、まちの活性化も期待されます。

さらに、**マスタープランを作成した後**も、関係者とバリアフリー化の状況等について継続的に確認し、必要に応じて**マスタープランの見直し**や**具体的な事業の調整が可能になった時点で、出来るだけ速やかに基本構想の作成に移行していくことが重要**です。

なお、「高齢者、障害者等」には、高齢者、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）のみならず、妊産婦やけが人等が含まれます。

■ マスタープラン作成の効果

マスタープランの作成により、基本構想を作成していない市町村や基本構想を作成していない地区等で、道路や駅等の旅客施設、建築物等の具体的な施設の**バリアフリー化事業の調整が難しい段階**においても**バリアフリー化の重要性を打ち出すことが可能**です。また、基本構想作成済みの市町村においても、複数の重点整備地区を包括したエリアや、市域全体のバリアフリー化の方針を打ち出すことが重要です。

さらに、マスタープランを積極的に作成していくことにより、**関係者間の機運が醸成**され、**基本構想作成へのステップアップに繋げることも可能**です。

特に、市町村の基本計画や都市計画マスタープラン、地域福祉計画など、市町村が目指す方向性や戦略に合わせてマスタープランの作成を検討することで、多様な住民への福祉の増進に寄与するものとなったり、住民だけでなく多様な来訪者が訪れやすくなったりするなど、まちの活性化にも繋がります。

例えば、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした共生社会の実現に向けて、バリアフリーの整備を推進したり、「心のバリアフリー」を推進してきた「共生社会ホストタウン」と呼ばれる自治体や、SDGs（Sustainable Development

Goals) 未来都市を目指して、住み続けられるまちづくりの一環としてマスタープランを作成したりしている市町村もあり、それぞれの市町村が抱える様々な課題や戦略を、マスタープランの作成により実現していくことが可能となります。

なお、基本構想作成済みの地区においても、新たな事業の設定に至らない場合には、更なるバリアフリー化の促進に向けてマスタープラン制度を活用し、バリアフリー化の方針を再設定することもできます。

○ 当事者のまちづくりへの参加

- ・マスタープラン又は基本構想を作成する場合には、地域住民である高齢者、障害者等の意見を反映するための措置を講ずることが必要とされているため、**当事者の参加によって誰もが暮らしやすいまちづくりが可能**となる。

○ 事業に関する調整の容易化

- ・市町村が目指す一定のバリアフリー化の方向性を示すことで、複数の関係者間で認識が共有され、**事業者が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。

○ 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のバリアフリー化が連続して確保されていないために、結果として高齢者、障害者等が利用できない状態となっている場合があるため、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市町村に届け出てもらうことで、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。

○ バリアフリーマップの作成等の円滑化

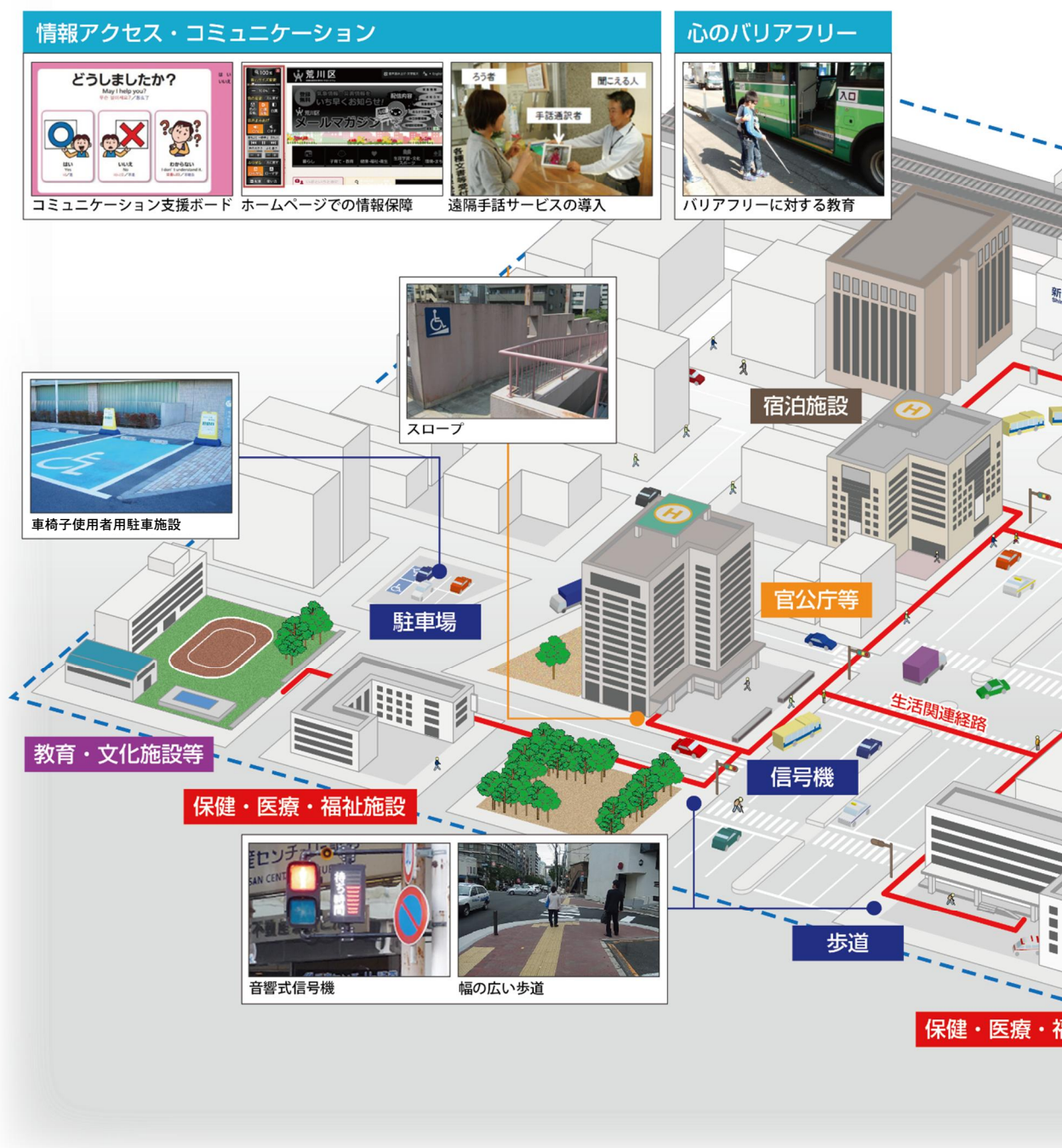
- ・マスタープラン又は基本構想にバリアフリーマップの作成等について明記した場合、各施設管理者等は、バリアフリーの状況について、市町村の求めに応じて旅客施設及び道路については情報提供しなければならない旨、建築物、路外駐車場、公園については情報提供に努めなければならない旨を規定しており、**円滑な情報収集が可能**となる。

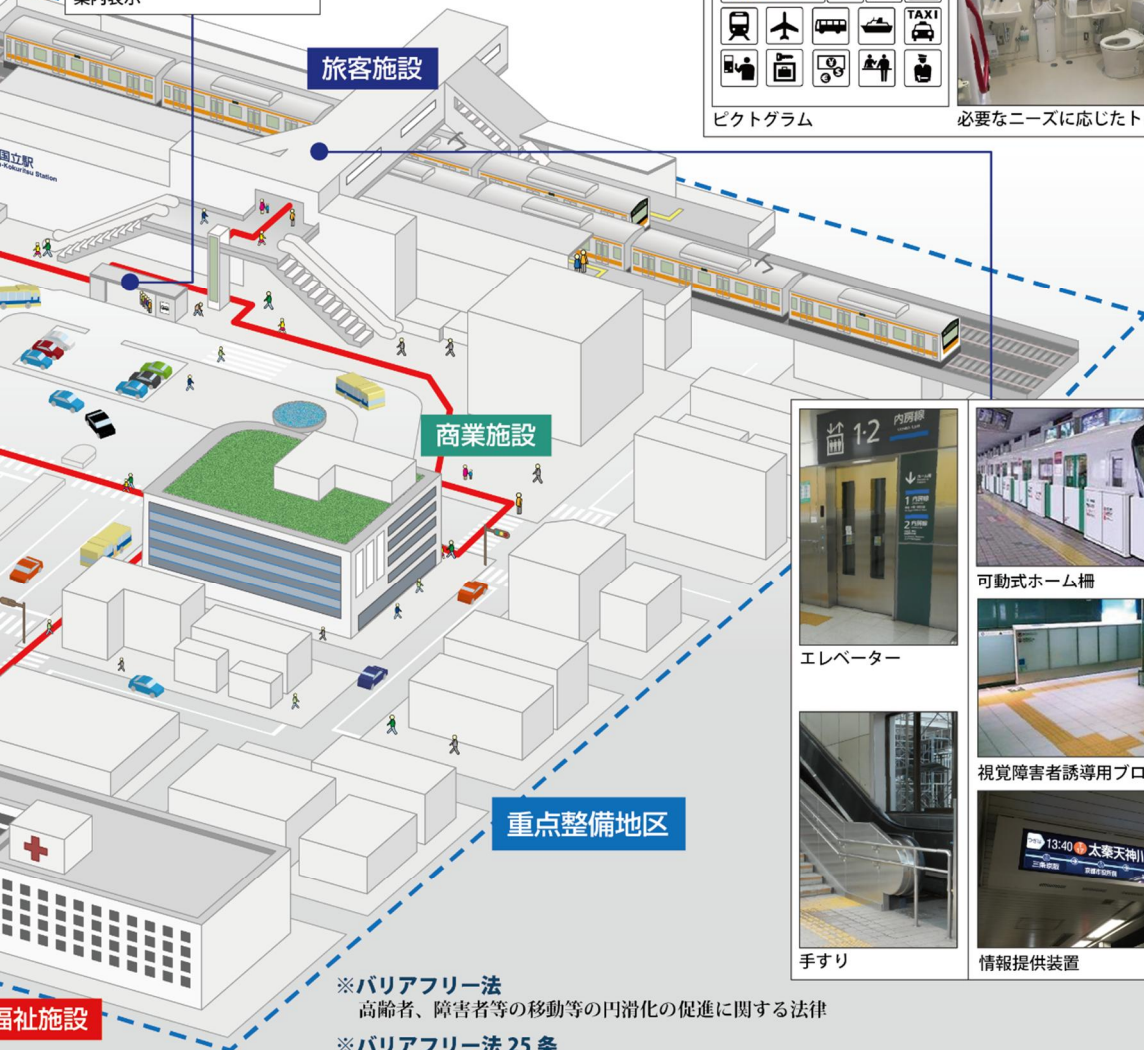
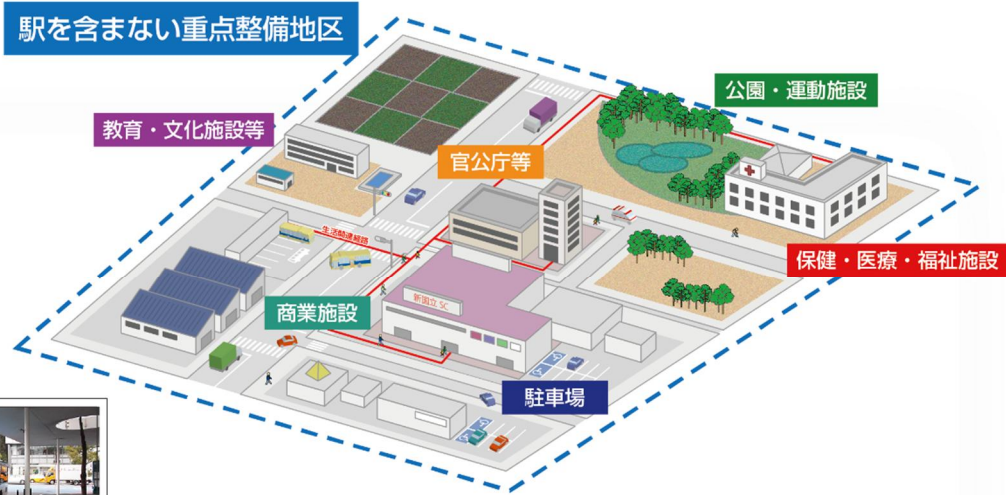
○ 道路や公園等のバリアフリー化に関する交付金の重点配分

- ・防災・安全交付金における道路事業について、**鉄道との結節点における自由通路等の歩行空間のユニバーサルデザイン化**を図る場合、マスタープラン又は基本構想に位置づけられた地区は**重点配分の対象**となる。
- ・社会資本整備総合交付金等における市街地整備事業や都市公園・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、マスタープラン又は基本構想に位置づけられた地区は**重点配分の対象**となる。(令和2年度以降)

1-3 基本構想の概要

バリアフリー法における基本構想は、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まった地区（重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するもので、重点整備地区における移動の連続性の観点から「面的・一体的なバリアフリー化」を図ることをねらいとしたものです。





- ※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
- ※バリアフリー法25条
市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想を作成することができる

1-4 基本構想の目的と必要性

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が課せられており、バリアフリー化が図られます。一方、基準への適合義務が課されない既存の施設等は、基本構想に特定事業として定めることで、特定事業を実施する者に特定事業計画の作成とこれに基づく事業の実施義務が課せられ、バリアフリー化を図ることができます。また、施設の境界等でバリアフリー整備が不連続にならないよう、協議会等により施設管理者相互の連携・調整を行い、面的・一体的なバリアフリー化を図ることができます。

このように、基本構想は**既存の施設等のバリアフリー化**と、**相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設等多様な施設（生活関連施設）を結ぶ経路の面的・一体的なバリアフリー化**を図ることを目的とするものです。

面的なバリアフリー化を図ることにより、**高齢者や障害者等が移動**する際、施設を利用する際の利便性や安全性の向上が図られ、誰もが暮らしやすいまちづくりに繋がります。また、外出機会の増大により、まちの活性化も期待されます。

なお、基本構想を作成し、**特定事業が完了した後であっても**（場合によっては、特定事業の実施途中であっても）、**作成当時には想定していなかった課題**（新しい福祉施設が重点整備地区内に移転してきた、バリアフリールート of 2ルート目の確保が必要になった等）が**発見された場合は基本構想を見直し、継続的に改善を図っていくことが重要**です。

■ 基本構想作成の効果

基本構想もマスタープランと同様に市町村が目指す方向性や戦略に合わせて作成を検討することで、市町村が抱える様々な課題を解決し、戦略を実現していくことが可能です。

なお、基本構想の作成により、具体の事業化を進めていくことができ、それに合わせて地方債特例や補助金等の優遇措置を受けることができます。

○ 当事者のまちづくりへの参加

- ・マスタープラン又は基本構想を作成する場合には、地域住民である高齢者、障害者等の意見を反映するための措置を講ずることが必要とされているため、**当事者の参画によって誰もが暮らしやすいまちづくりが可能**となる。

○ 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。

○ バリアフリーマップ作成等の円滑化

- ・マスタープランと同様の情報提供制度を規定しており、**円滑な情報収集が可能**となる（P.3「バリアフリーマップの作成等の円滑化」参照）。

○ 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について、**基本構想に即して実施する公共交通特定事業で国庫補助金の交付対象となるもの**（地方財政法第5条第5号に規定する公共施設等の建設事業に限る。）**に関する助成を行う場合に**、当該助成に要する経費が地方財政法第5条に該当しない場合（公共的団体等に該当しない団体に対する助成）であっても、**地方債の対象経費とすることができる。**

○ 公共施設等適正管理推進事業債（ユニバーサルデザイン化事業）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化事業の対象**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

- 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・・・バリアフリースイッチ等の整備、出入口の段差解消、エレベーターの整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備 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【事業イメージ】 施設整備、観光施設等における洋式トイレの整備 等



デジタルサイネージの整備

事業費：数十万円から数百万円（1台）



バリアフリースイッチの整備

事業費：400万円程度



出入口の段差解消

事業費：30万円程度

○ 道路、公園等及び鉄道駅のバリアフリー化に関する交付金・補助金の重点配分

- ・防災・安全交付金における道路事業について、**鉄道との結節点における自由通路等の歩行空間のユニバーサルデザイン化**を図る場合、マスタープラン又は基本構想に位置づけられた地区は、**重点配分の対象**となる。
- ・社会資本整備総合交付金等における市街地整備事業や都市公園・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、マスタープラン又は基本構想に位置づけられた地区は、**重点配分の対象**となる。（令和2年度以降）
- ・**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。

駅前広場の整備



歩道の高さまで路面を持ち上げたり、乗降場所から歩道までスロープでつないだりすることによって、車いす使用者や高齢者等がバスやタクシー等を利用する際に乗降しやすい環境を整備します。

駅前広場の整備により、連続性のある快適な移動空間を提供することができます。

エレベーターの整備



エレベーターの設置により、車いす使用者や高齢者等の上下移動が確保されます。

駅舎等の移動の際の家族や介助者の負担軽減をはじめ、自由な外出機会の創出につながります。

歩道の整備



視覚障害者誘導用ブロックの敷設や幅広に舗装された歩道等は、視覚障害者や車いす使用者等の安心・安全な歩行環境を提供できます。

障害者等への歩行環境の整備効果だけでなく、歩道から店舗への出入が容易になり、地域の商店等の活性化にも期待できます。

バス停の整備



単にバス停を設置するのではなく、視覚障害者等でも快適に利用できるように、視覚障害者誘導用ブロックの敷設やベンチ、屋根といった関連設備も同時に整備することにより、障害者等の外出への心理的負担の軽減、外出機会の増加につながります。

「地域公共交通計画」や「福祉のまちづくり条例」等のみであっても、法の移動等円滑化基準（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等）に基づいて、バリアフリー化は進みますが、重点整備地区を定め、既存の施設を含めて面的・一体的なバリアフリー化を図る観点からも、基本構想制度の活用が求められます。

1-5 住民等の参加

まちのバリアフリー整備にあたっては、高齢者や障害者等の住民参加を図り、住民等の意向を反映することが重要です。まちの課題や問題の所在については、既に住民等が把握している可能性もあるため、**自治体は住民等が把握している情報を確認したり、住民参加のもとでまち歩き点検等を実施したりするなど、まずは地域のバリアフリー状況を知ることから始めます。**その結果、面的・一体的なバリアフリー化がされていない場合は、着実に整備を進める上でマスタープランや基本構想を作成することは非常に効果的です。

マスタープランや基本構想の素案は多くの場合、自治体が作成していますが、住民提案制度^{*}を活用した住民発意によるマスタープラン及び基本構想の作成も可能です。住民等はまち歩き点検や、バリアフリーについての話し合いの結果から、マスタープランにおける移動等円滑化の促進のために必要な事項の提案や、基本構想において設定することとなるバリアフリー化すべき特定施設や特定経路について、どこに課題があるかを整理し、**自治体に対してマスタープランや基本構想の作成を提案することができます。**

^{*}バリアフリー法第24条の5及び第27条に基づき市町村に対してマスタープラン及び基本構想の作成や変更をすることを提案することができる。

住民参加の取り組み



1-6 マスタープランと基本構想の作成イメージ

基本構想の作成に向けた関係事業者間との調整が困難な段階においては、マスタープランの作成から着手することが考えられます。マスタープランの作成にあたっては、移動等円滑化促進地区における方針に併せて、**市全体の方針**を示すことが重要です。また、マスタープランの作成により、移動等円滑化促進地区において駅等の改修をする場合に事業者等から届出を受ける制度の活用等を通じて、事業者間の調整を行うきっかけとなります。

こうした事業者とのやりとりを通じて、**具体の事業に関する調整の目途が立った段階においては、基本構想の作成へ移行**して具体の事業を推進しましょう。

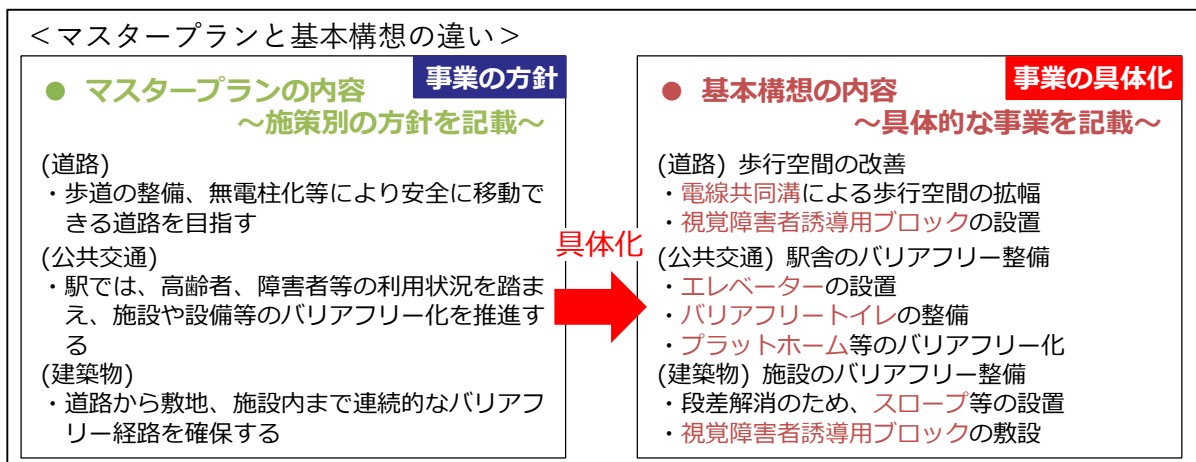
このように、**マスタープランの作成を契機として**、事業化に向けた施設設置管理者との調整を継続的に実施することが重要であり、**特定事業として具体の事業を推進することが可能な基本構想の作成へ積極的に繋げていくことが重要**です。

また、関係する事業者間の調整が可能である場合には、従前どおりマスタープランの作成によらず基本構想へ着手することもできますが、**あらかじめ移動等円滑化促進地区が示されていることにより、当該地区を円滑に重点整備地区として設定することが可能**になるため、**マスタープランを先行して作成しておくことが有効**です。なお、基本構想の作成にあたっては、移動等円滑化促進方針を残したまま、そこに重ねて重点整備地区を設定することや、移動等円滑化促進地区の一部のみを重点整備地区とすることが可能であるため、地域の実情に合わせた設定をしましょう。

バリアフリー化の全体的な方針を示すマスタープランと具体的な事業を位置付ける基本構想の違いを踏まえ、既に基本構想を作成している自治体においても、市域全体のバリアフリー化を推進するため、積極的にマスタープランの作成を検討することが重要です。

また、**計画作成に係る事務負担を軽減するため、他の行政計画**（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計画等）の**作成・見直しにあわせて基本構想等を一体的に作成・見直す**ことも考えられます。その他、**マスタープランと基本構想を一体的に作成**することや、**作成済みの基本構想の見直しとあわせてマスタープランの作成**など、市町村の計画作成の状況に応じて柔軟に対応することが考えられます。

次頁より、「基本構想未作成の市町村」と「基本構想作成済みの市町村」の各場合において想定されるマスタープラン及び基本構想の作成方針について例示します。

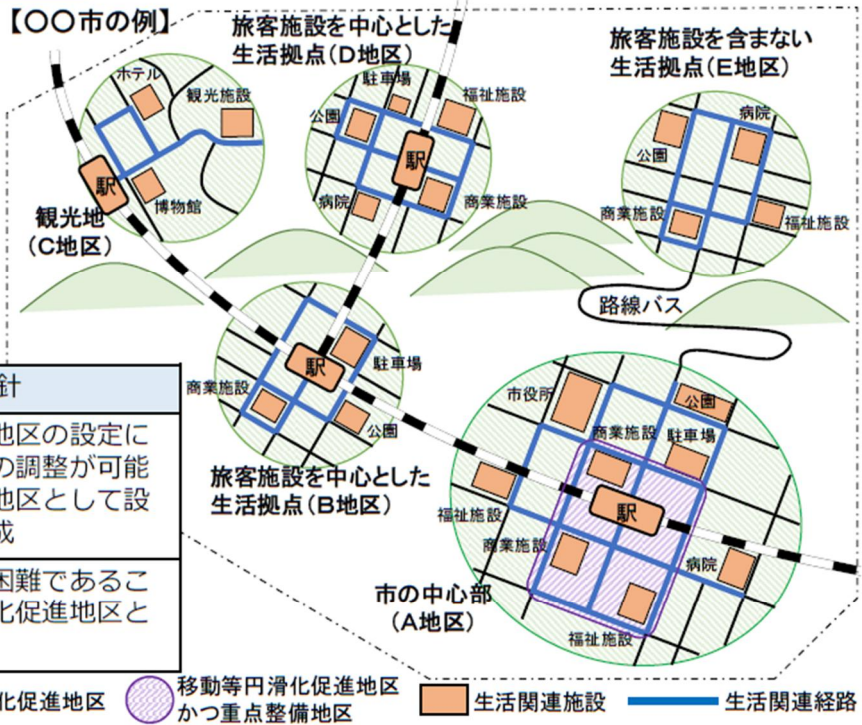


<基本構想未作成の市町村の場合>

移動等円滑化促進方針等作成

- ・移動等円滑化促進方針において、**移動等円滑化促進地区を指定**し、当該地区のバリアフリーの方針を設定。
(併せて**市全体の方針を設定**することが望ましい)
- ・加えて、**具体事業の調整が可能な地区**においては、**重点整備地区**として基本構想作成

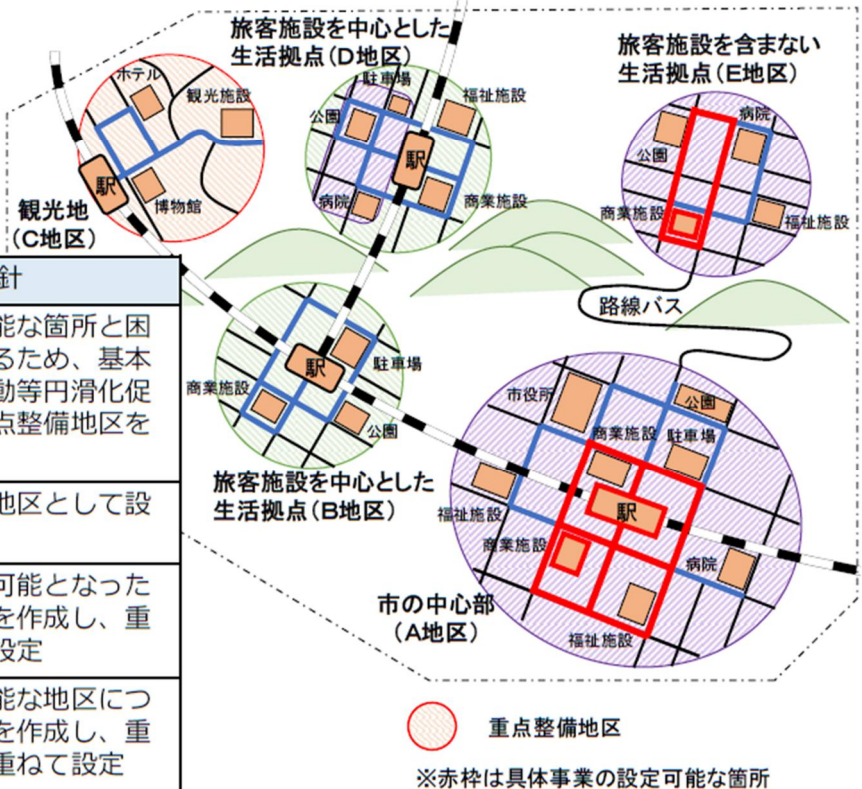
地区	作成方針
A	移動等円滑化促進地区の設定に加えて、具体事業の調整が可能な地区は重点整備地区として設定し、基本構想作成
B, C, D, E	具体事業の調整が困難であることから移動等円滑化促進地区として設定



評価・見直し後

- ・**事業の設定が可能となった**ところから基本構想作成
事業化が可能となると困難なところが混在する場合には、移動等円滑化促進方針と基本構想を同一地区で作成することも可能

地区	作成方針
A, E	具体事業の設定可能な箇所と困難な箇所が混在するため、基本構想を作成し、移動等円滑化促進地区に重ねて重点整備地区を設定
B	引き続き重点整備地区として設定
C	具体事業の設定が可能となったことから基本構想を作成し、重点整備地区として設定
D	具体事業の設定可能な地区については、基本構想を作成し、重点整備地区として重ねて設定



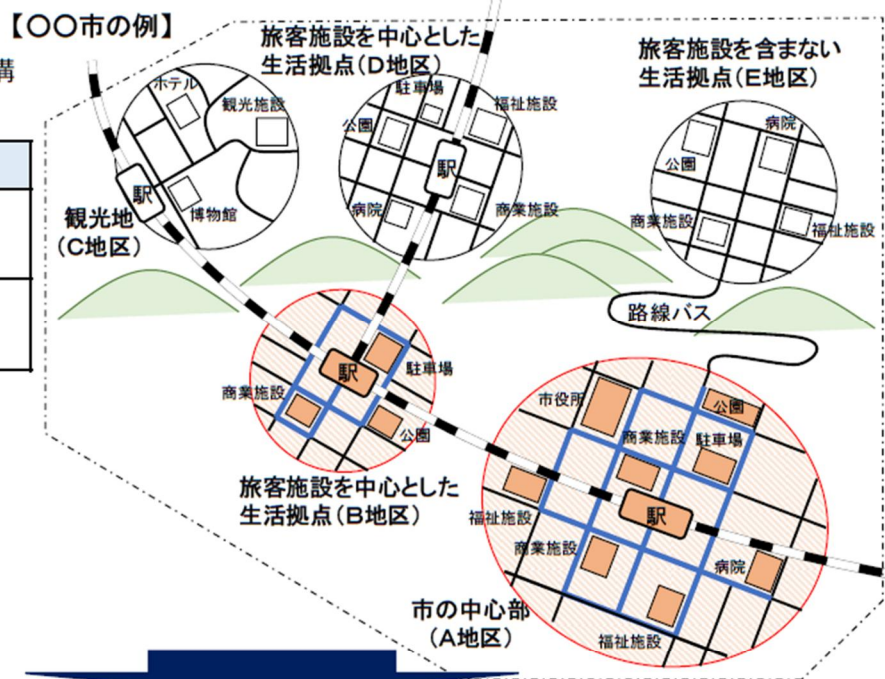
<基本構想作成済の市町村の場合>

現状

・大規模駅を中心に基本構想を作成済

地区	現状
A,B	基本構想作成済
C,D,E	基本構想未作成

- 市境
- 重点整備地区
- 生活関連施設
- 生活関連経路

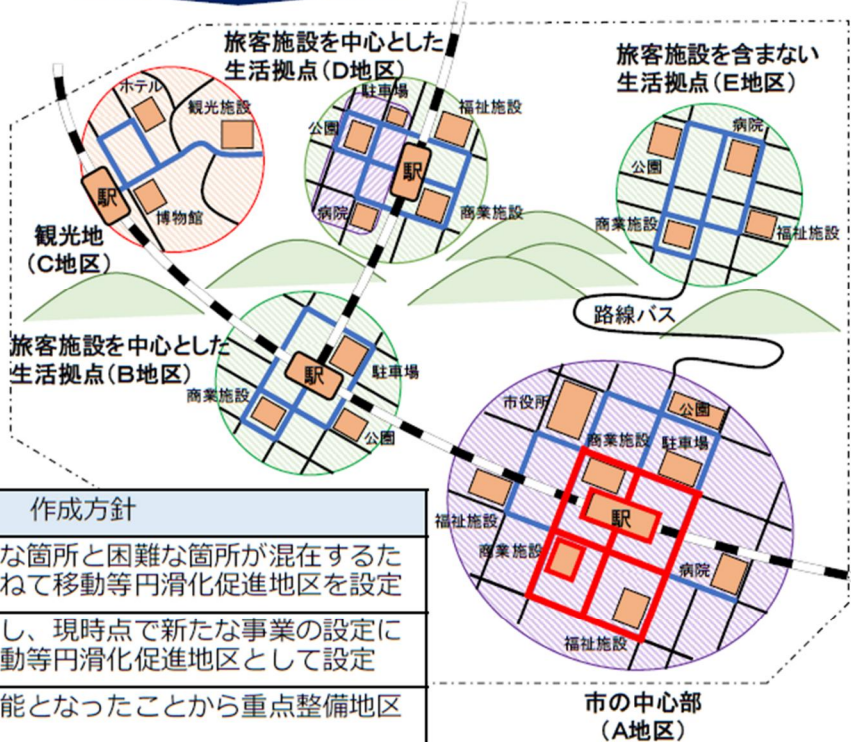


評価・見直し後

・基本構想未作成の地区を中心に移動等円滑化促進地区を**指定**し、当該地区のバリアフリーの方針を設定。
(併せて**市全体の方針を設定**することが望ましい)

・**具体事業の調整が可能な地区**においては、**重点整備地区**として基本構想作成

・基本構想作成済の地区においても見直しに際して具体の事業が調整可能かどうかにより移動等円滑化促進地区、重点整備地区を設定



地区	作成方針
A	具体事業の設定可能な箇所と困難な箇所が混在するため重点整備地区に重ねて移動等円滑化促進地区を設定
B	事業がいったん終了し、現時点で新たな事業の設定に至らないことから移動等円滑化促進地区として設定
C	具体事業の設定が可能となったことから重点整備地区として設定
D	移動等円滑化促進地区の設定に加えて、具体事業の調整が可能な地区は重点整備地区として設定し、基本構想作成
E	具体事業の調整が困難であることから移動等円滑化促進地区として設定

- 移動等円滑化促進地区
 - 移動等円滑化促進地区かつ重点整備地区
- ※赤枠は具体事業の設定可能な箇所

福島市では、令和3年6月に作成したマスタープランで6地区の移動等円滑化促進地区を設定し、人口や各施設の集積度合い、観光客入込数等の状況より優先順位を決め、基本構想の作成を順次進めています。(令和8年3月時点では3地区作成)

先にマスタープランを作成し、地区の大枠を決定して方針を示したことで、基本構想を作成する際に地区の選定から始めなくてよいため、計画作成の効率化に繋がっています。

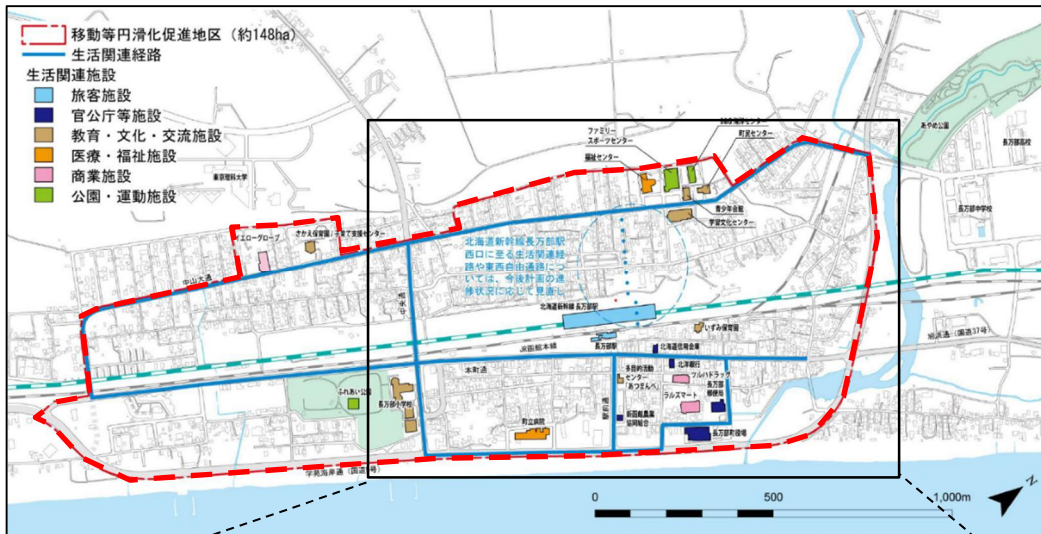


<移動等円滑化促進地区の位置>

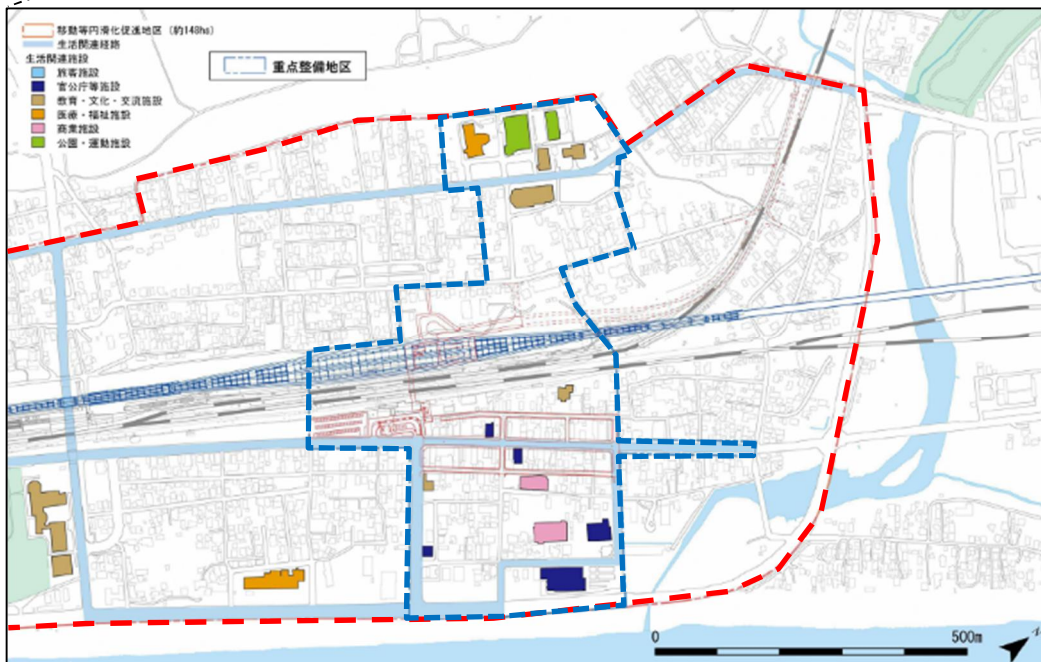
マスタープランを作成した後に基本構想を作成した事例 <北海道長万部町>

長万部町では、今後開業が予定されている北海道新幹線の新駅が設置されることを契機に、都市計画マスタープランや立地適正化計画等で示すまちづくりの方向性と整合を図りながら、令和3年3月にマスタープランを策定しました。

マスタープランでバリアフリー化の方針を定めて準備期間を設けつつ、令和6年12月に作成した基本構想では、移動等円滑化促進地区のうち、長万部駅を中心として、公共施設の集積が高く、また、新幹線開業に向け、東西駅前広場やアクセス道路整備など様々な事業が連動して実施される予定の地区を重点整備地区に設定しました。



<移動等円滑化促進地区の位置・区域>



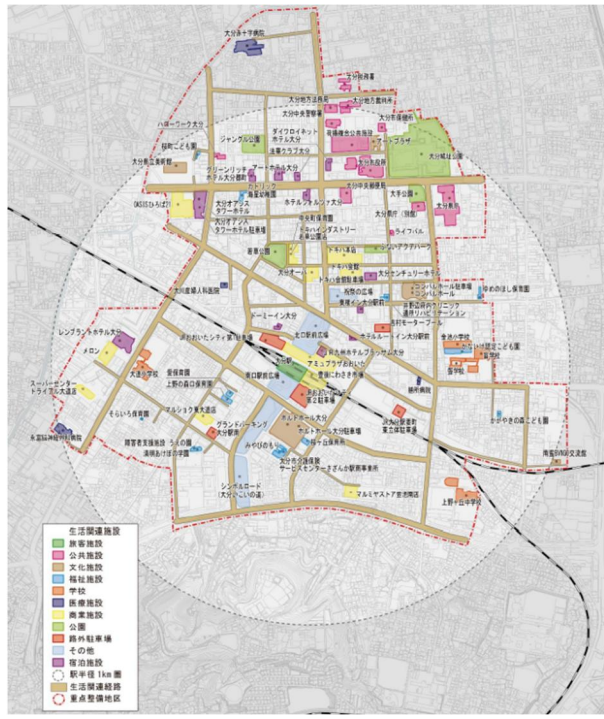
<重点整備地区の位置・区域>

マスタープランと基本構想を一体的に作成した事例 <大分県大分市>

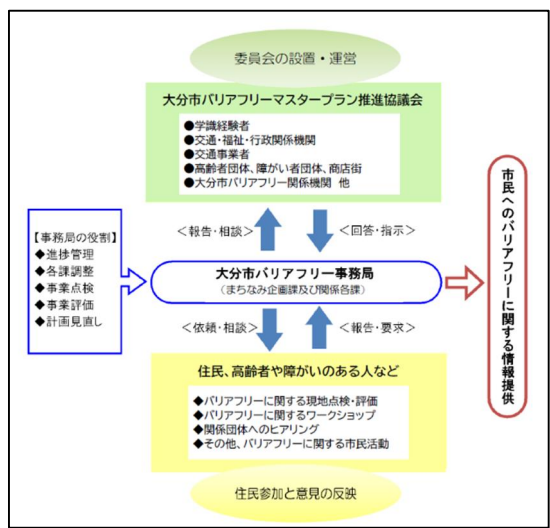
大分市では、平成16年3月及び平成26年3月にバリアフリー基本構想を作成し、1地区を重点整備地区に設定していました。その後、バリアフリー法が改正されたことや共生社会ホストタウンとして認定を受けたこと等を踏まえ、旧基本構想をもとに令和2年4月にマスタープランと基本構想を同時作成し、5年後の令和7年4月に改定を行っています。

マスタープランでは4地区を移動等円滑化促進地区とし、駅の利用者数や地区整備の優位性、緊急性、有効性等を考慮して、そのうち2地区を重点整備地区に設定しています。

協議会の継続的な開催により、障害当事者をはじめとした住民等の意見の反映を促進しながら、マスタープランや基本構想に基づく取組の進捗確認や整備事業の検証・評価を行い、スパイラルアップを図っています。



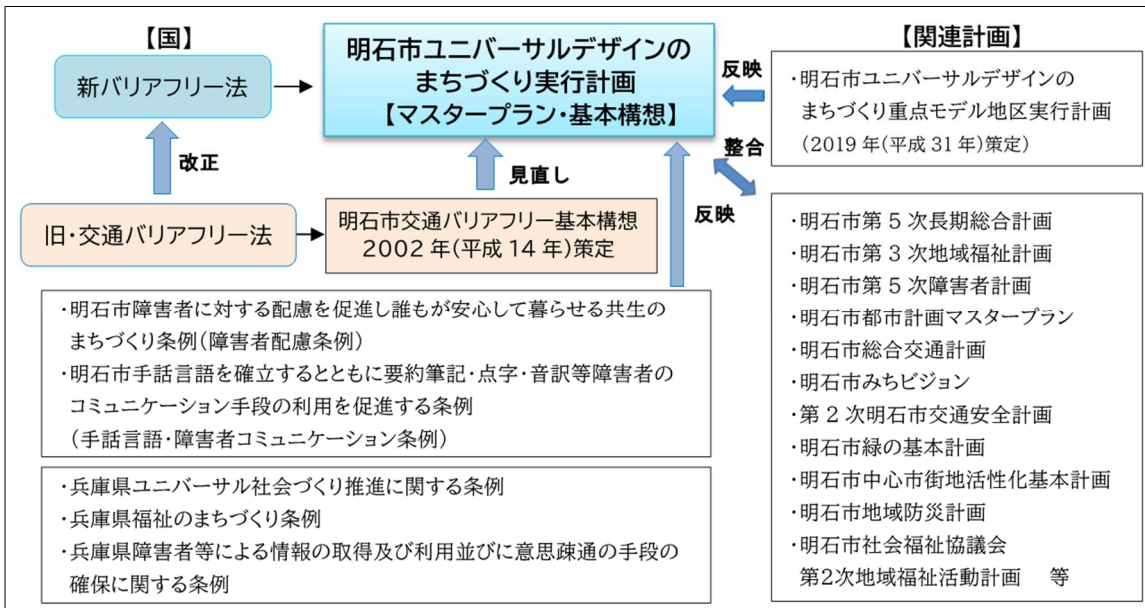
<重点整備地区の位置・区域>



<検討体制のイメージ>

マスタープランと基本構想を一体的に作成した事例 <兵庫県明石市>

明石市では、既存の基本構想の見直しに際して、市域全体の面的・一体的なバリアフリー化の可能性を確認し、新たにマスタープランを策定しました。マスタープランでは、策定済みの基本構想で重点整備地区等として位置づけていた地区に加え、地域発案があった地区等を追加し、計 12 地区の移動等円滑化促進地区を設定しています。移動等円滑化促進地区毎のまちづくりの進捗状況や核となる駅等のハード整備事業の実施見込みを踏まえ、見込みが立った地区から順次基本構想の作成に着手しており、一体的な計画とする予定です。



計画の構成(関係法令・計画等との関係)



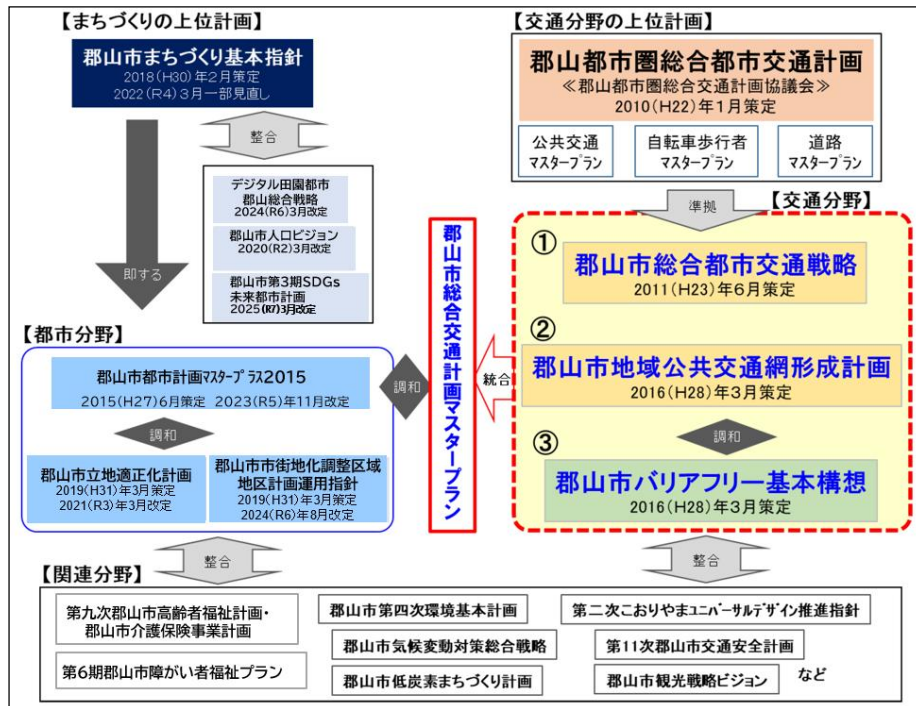
移動等円滑化促進地区の位置・区域



地区ごとの基本構想策定スケジュール

郡山市では、これまで別々に作成していた「総合都市交通戦略」「地域公共交通網形成計画」「バリアフリー基本構想」について、検討事項や検討体制が類似していたことから、検討の合理化のため双方の計画相互間の連携を行うとともに、検討体制を一本化し、統合した「郡山市総合交通計画マスタープラン」を策定しました。

庁内の関係部局、庁外の関係団体、外部組織と調整に要する協議会等を1つの協議会にまとめることができたため、作業の効率化が図られたほか、各種計画の統合により、一体的に進行管理が行えるため運用の効率化に繋がっています。



<計画の位置づけ>

<郡山市総合交通計画マスタープランの構成>

- 第1章 現状と課題
- 第2章 本市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

第2章 ガイドラインの概要

2-1 ガイドラインの目的と位置づけ

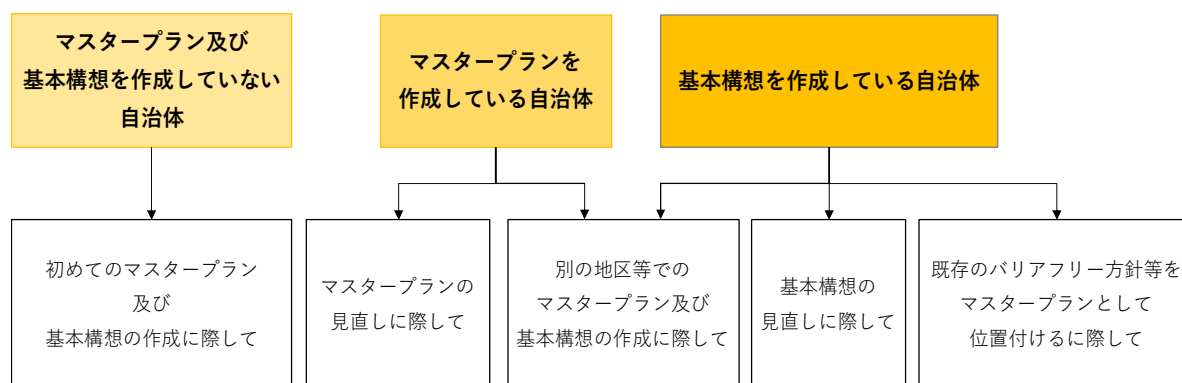
■ ガイドラインの目的

全国でマスタープラン・基本構想を作成していない市町村はまだ多く、今後も積極的にマスタープラン及び基本構想の作成を推進していく必要があります。

また、作成済みの基本構想のうち、旧交通バリアフリー法に基づく基本構想を含めて、作成されてから見直しが行われていないものも多く、現在の実態に合わせた基本構想の見直しや、その前段としてマスタープランを作成することが求められます。

さらに、作成済みの基本構想において、マスタープラン制度に類似するバリアフリー方針の作成や促進地区の設定等に市町村が独自に取り組んだ事例も多くあり、令和2年5月改正のバリアフリー法に規定されたマスタープラン制度として位置づけることによって、届出制度等の新たな制度の活用が可能となります。

本ガイドラインは、自治体における基本構想の有無に応じて、以下の場面における活用を目的としています。



■ ガイドラインの位置づけ

本ガイドラインは、市町村が作成するマスタープラン及び基本構想について、関係事業者との調整や住民参加による検討を含む各種作業を円滑に進めるための体制、マスタープラン及び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、**本ガイドラインは、マスタープラン及び基本構想の作成・見直しにあたり活用することを想定**しているものであり、旅客施設、車両、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等の移動等円滑化基準の技術的な基準に係る具体的な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。

2-2 ガイドラインの活用方法

活用方法1：マスタープラン・基本構想作成に際して

マスタープラン及び基本構想を作成する上で必要となる、住民参加や関係者調整のための協議会運営、基本構想における特定事業計画の作成方法等の各種作業のノウハウや、既存の基本構想の事例を紹介し、**これからマスタープランや基本構想を作成する際の手引き**として活用できます。

活用方法2：マスタープラン・基本構想の見直しに際して

マスタープラン及び基本構想について、バリアフリー法において概ね5年ごとにバリアフリー化の状況について評価を行い、必要があると認めるときは見直し等を行う旨を規定しています。本ガイドラインには、バリアフリーに関する市町村の基本方針や、協議会の運営、生活関連施設及び生活関連経路の設定、スパイラルアップの検討等、マスタープランや基本構想を作成する為の各種事例を掲載しているため、**マスタープラン及び基本構想の新規作成だけでなく、これらの見直しの際にも活用**できます。

活用方法3：基本構想作成後の事業実施段階に際して

基本構想における特定事業計画の進行確認や事後評価を実施する際の留意事項、先進的な取組事例を掲載しており、**実務担当者が基本構想を作成・運用する際**に活用できます。

活用方法4：自治体担当者の引継ぎに際して

参考資料編では、障害等特性や関連法等について掲載しており、**自治体担当者の理解向上の一助**として活用できます。

活用方法5：関係者間の認識共有・機運醸成に際して

マスタープラン及び基本構想を策定する自治体の担当者だけでなく、**マスタープラン及び基本構想の作成に関わる関係者にも役立ち、共通の方向性を持ってマスタープラン及び基本構想を作成**することができます。

第3章 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）及び基本構想作成にあたって

3-1 マスタープラン及び基本構想の作成手順

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。また、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。



Point

- ☞ マスタープラン及び基本構想を作成する上で、「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。
- ☞ 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、住民等（高齢者、障害者等）、施設管理者等が協力しあってバリアフリーの計画を検討していく必要があります。

■ 作成の手順

マスタープランや基本構想を作成する手順としては、「着手段階」、「作成段階」、「管理段階」の3段階があります（次頁参照）。

次頁の図は、マスタープランや基本構想の評価・見直し等、段階的・継続的な移動等円滑化の取組を推進するための「管理段階」も含めて、マスタープランから基本構想への移行、管理段階から見直しに至る手順を概念的に示したものであり、この手順を念頭に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です。

■ 庁内検討組織と協議会の役割

庁内検討組織の役割は、マスタープランや基本構想の素案・原案、協議会の議事・進め方等、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、協議会は事業者をはじめ高齢者・障害者、学識経験者等の多様な方の参画を得て、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。

マスタープラン及び基本構想の作成は、これらの体制を十分に活用することが重要です。（P.22 参照）

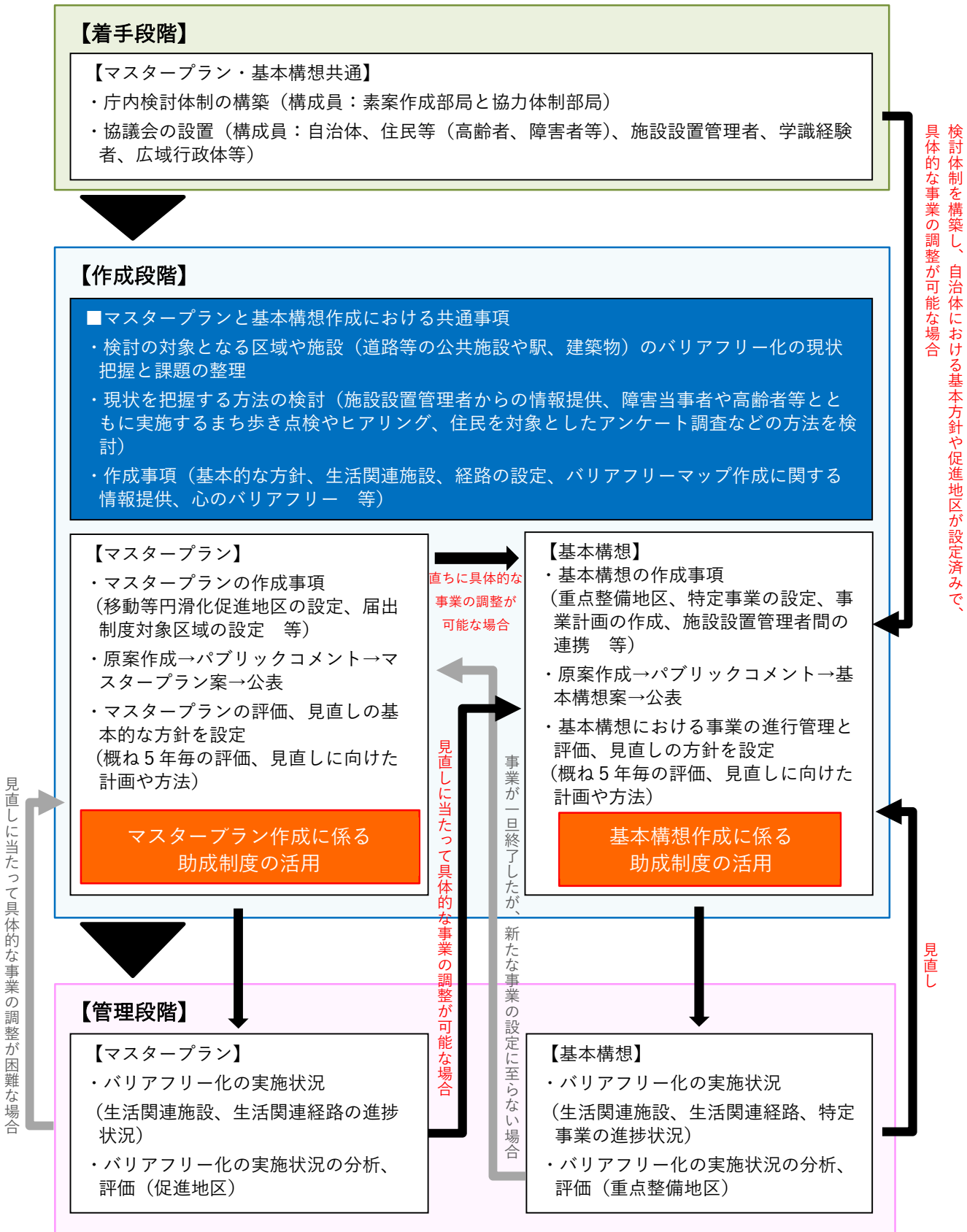


図 マスタープラン・基本構想の関係性について

マスター
プラン

基本構想

P.23

P.23

P.32

P.32

P.49

P.103

P.27

P.27

P.57

P.111

P.61

P.119

P.66

P.121

P.66

P.128

P.84

P.131

P.95

P.132

P.98

P.141

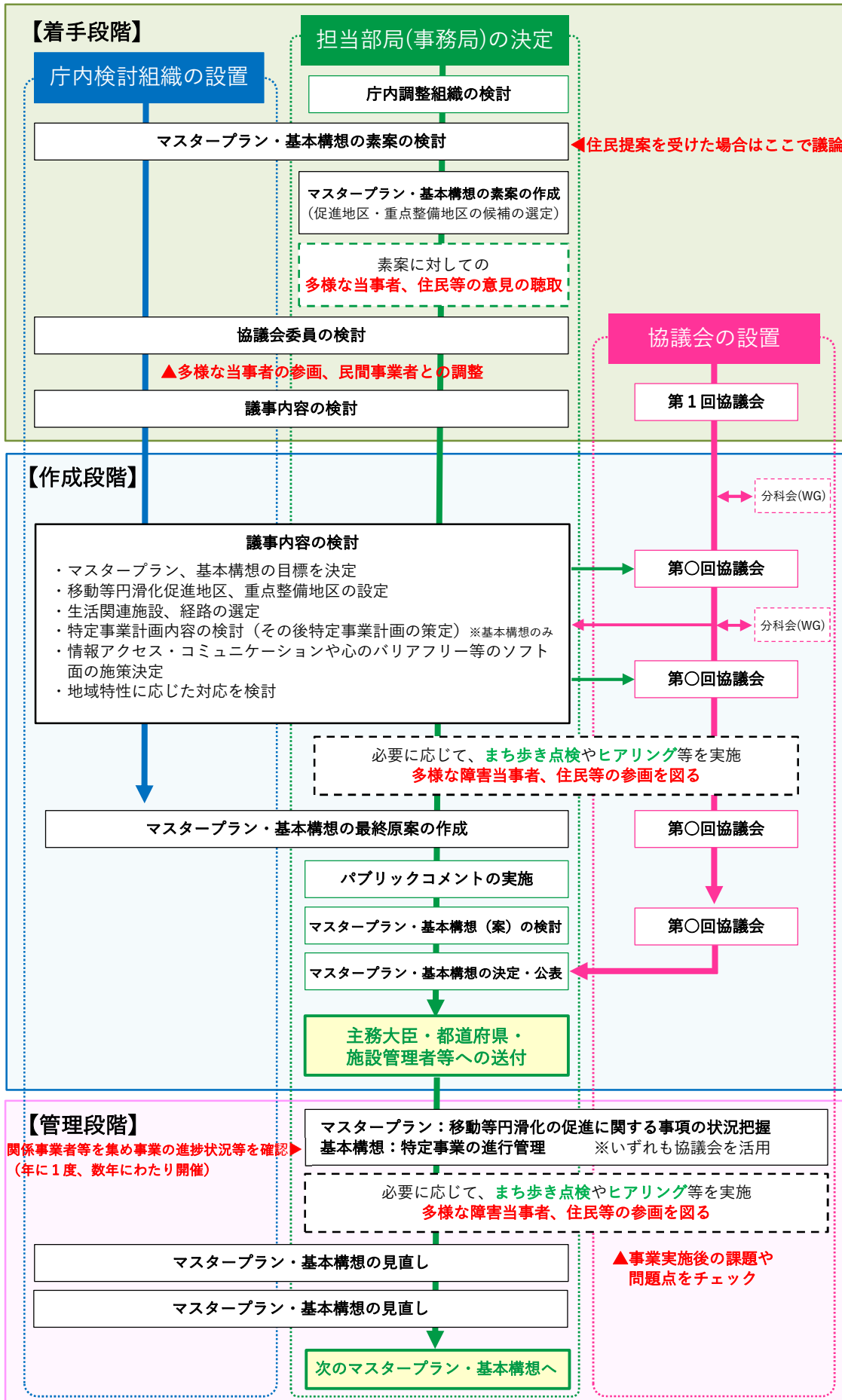
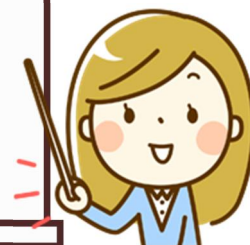


図 マスタープラン及び基本構想作成の各段階における調整の流れ

3-2 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の理解を深め、高齢者・障害者等、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。

市町村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

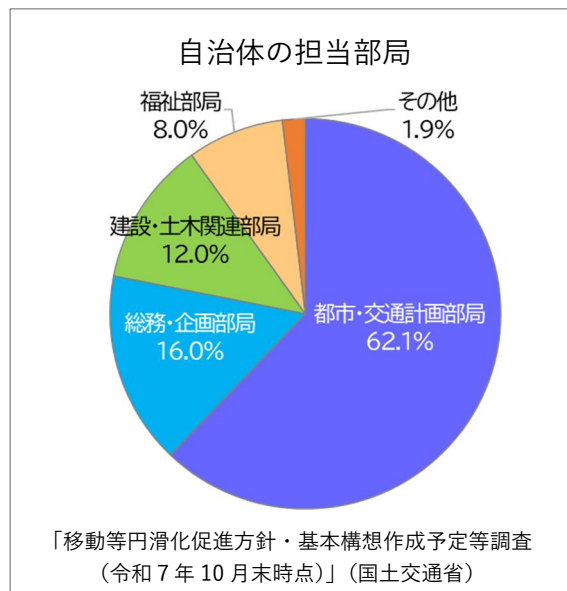
- ☞ 連携する部局において、バリアフリーに対する理解を深めることが重要です。
- ☞ マスタープラン及び基本構想に関する庁内会議等を定期的に行い、各部局の理解と連携を深めることが重要です。

■ 担当部局の選定

マスタープラン及び基本構想の作成を担当する部局には、**都市計画、交通計画、道路、公園、路外駐車場、建築物等の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**です。

近年の各自治体の担当部局をみると、**基本構想等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**っています。

担当する部局は、数年に渡り継続してマスタープラン及び基本構想に携わることが重要となるため、マスタープラン及び基本構想の作成途中や、特定事業の実施中に担当部局が変更になることがないように、慎重に選定する必要があります。



■ 庁内検討組織の構築

市町村は、自らが所有する各施設について、率先してバリアフリー化を図ることが重要です。市町村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施設は多岐にわたります。

また、マスタープラン及び基本構想の作成には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ることから、多数の関係部局との協議・調整が必要**となりますが、組織が肥大化して

議論が発散しないように留意することも必要です。

庁内検討組織に参加する部署としては、以下が考えられます。

- 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

庁内検討組織の構成例

部局例	組織名称例
総務関連部局	総務課、企画調整課、男女共同参画課、ダイバーシティ推進課 等
福祉関連部局	福祉課、障害者福祉課、高齢福祉課、共生社会推進課 等
子育て関連部局	青少年育成課、子育て支援課、こども家庭課、保育対策課 等
保健・衛生関連部局	健康推進課、長寿社会推進課、生活衛生課 等
産業関連部局	産業振興課、商工物産交流課 等
建設・土木関連部局	道路建設課、道路交通課、交通安全課、公園課 等
教育関連部局	教育施設課、学校教育課、児童保育課 等
観光・文化関連部局	観光振興課、文化振興課 等
都市計画関連部局	都市計画課、交通政策課、市街地整備課 等
その他	（必要に応じて）空港課、港湾課 等

なお、庁内検討組織には現場の実態を把握している職員を参加させると同時に、できるだけ多くの関係者を参集することが望ましいといえます。

【担当者引き継ぎ時の留意点】

担当者の引き継ぎに際しては、関連書類を引き継ぐだけでなく、障害者団体を含む関係団体等との意思疎通や連携方法に関する留意事項等も含めて引き継ぐことが大切です。引き継ぎの際は、新しい担当者に本ガイドラインを参考に、マスタープラン及び基本構想やバリアフリーに対する理解を深めてもらうようにすることが重要です。

【組織内の人材育成】

移動等円滑化を推進する取組の中で、施設のバリアフリー化等のハード整備においては、障害に応じて対応が異なることを理解し、国のガイドラインに沿ったより有効な整備が求められています。また、移動等円滑化の全てをハード整備のみで実現するのは困難であり、高齢者や障害当事者との接し方や支援の方法について理解し実施することも重要です。障害の理解については「参考資料編第1章 障害等種別とその特性」を参照してください。

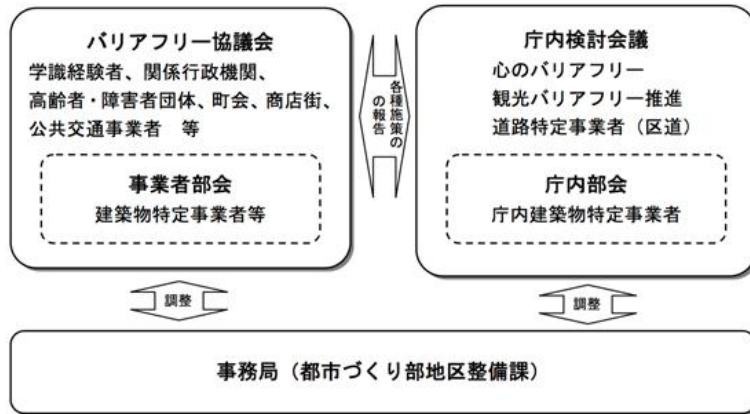
以下の国土交通省ホームページ：移動等円滑化促進方針・基本構想

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

台東区では、庁内検討会には各部局の係長級の職員が出席しています。この庁内検討会議は、基本構想や特定事業計画を作成する際の行政側における方向性を検討する組織であり、区有施設の事業内容（特定事業）作成に関わる様々な調整を行うための組織です。

(3) 台東区バリアフリー協議会 庁内検討会 委員名簿（平成23年度）

区分	氏名	所属
会長	■ ■ ■ ■ ■	台東区 都市づくり部 地区整備課長
委員	■ ■ ■ ■ ■	台東区 総務部 総務課 総務係 総括係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 区民部 区民課 区民施設係 総括係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 文化産業観光部 文化振興課 担当（庶務）総括係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 福祉部 福祉課 庶務係 総括係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 福祉部 高齢福祉課 担当（計画・サービス推進）総括係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 福祉部 障害福祉課 松が谷福祉会館 館長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 台東保健所 生活衛生課 担当（庶務）担当係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 環境清掃部 環境ふれあい館 館長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 土木担当 道路交通課 担当（駐車場・駐輪場）担当係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 土木担当 公園課 担当（公園計画（公園整備））担当係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 教育委員会事務局 児童保育課 担当 総括係長
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 生涯学習推進担当 生涯学習課 学習館 館長
事務局	■ ■ ■ ■ ■	台東区 都市づくり部 副参事
	■ ■ ■ ■ ■	台東区 都市づくり部 地区整備課
	■ ■ ■ ■ ■	〃 〃 〃



神戸市では、バリアフリー基本構想の作成担当部局以外の行財政局が主体となり、職員ハンドブックに、様々な配慮が必要な方への対応の心構えを記載し、市職員の応対力の向上を推進している。また職員向けの研修等を実施し、障害者特性等の理解向上に努めている。

その他、平成28年度より、来庁者への積極的な案内を実施するために、区役所案内係（コンシェルジュ）の各区への設置、職員の主体的な取組である「ふれあいの市民サービス向上運動」により、市民の目線からの窓口サービス改善や職員のホスピタリティの醸成を進め、市民サービス向上に向けた取組の推進を図る方針を立てている。

【職員向けの研修】

上記の取組に加えて、バリアフリー基本構想の作成担当部局では、心のバリアフリーとは何かを理解すること、心のバリアフリーの大切さに気づくことを目的として、多くの職員が、気軽に参加できるよう研修を企画している。

《平成29年度》

■視覚障害のある落語家講師の創作落語と視覚障害者体験

視覚障害のある落語家による創作落語や視覚障害等とその支援をテーマにした講演、アイマスクと白杖を用いた視覚障害者体験を実施。市職員や公共交通事業者職員、外郭団体職員ら約70人が参加した。

《平成30年度》

■発達障害の双子とママの奮闘記

マンガやエッセーで発達障害の双子の子育ての体験を発信するクリエイターによる、発達障害とその支援をテーマとした講演会を実施。市職員、公共交通事業者職員、外郭団体職員、市民など112人が参加した。

落語なのに落ちない嘸!?

心のバリアフリー職員研修

まちのバリアフリーを進めるには、エレベーターやスロープ、手すり、広いスペース、サイン、音声・文字情報案内などハード面の整備だけでなく、年齢、文化、身体の状態など多様な人の立場、場面で“困った”ことの理解を深めること「心のバリアフリー」が大切です。大切なのは分かっているけど…、研修受ける時間ないなあ…。なかなか研修に足が向かない皆さんへ、今回は、ショート研修かつ落語を通して笑ったり、楽しんだりしながら、「心のバリアフリー」がいつものまにか心にしみこむ研修です。ぜひ、気軽にご参加くださいませ。

対象：職員どなたでも（外郭団体固有職員を含む）100～150名
日時：平成30年2月28日（水）15:00～17:30
場所：職員研修所 第1研修室（神戸商工貿易センタービル22階）



講師：**桂福点** 氏

1988年 兵庫県川西市生まれ。
 先天性斜内視のため中学生の頃に視力を失うが、子供の頃から音楽に親しみ1988年大阪芸術大学に入学。音楽療法を専攻し卒業後、バンド「お気楽一座」を結成。1994年 桂種自治会館に弟子入りし、古典落語を学びながら、独自の音楽落語や「お気楽一座」の活動にも取り組む。2009年9月 親近より「桂福点」の名前を頂く。現在、上記の活動のほか、音楽療法士として診療所、作業所等でユニークな音楽療法も。

研修内容：●創作落語「落ちない嘸」 ●講演と視覚障害者体験

- ・次頁の受講者後援書によりお申し込みください。
- ・「学びたいこと」「質問したいこと」など、ご希望がある場合は、次頁の「受講内容希望シート」にご記入の上、FAX等でお送りください。（必ず有責職な研修とするために、ご協力願います。）
- ・強めて、受講満足はいたしません。連絡のないかぎりそのままご受講ください。
- ・当該研修は聴覚として受講いただけます。必要があれば聴覚手帳（聴覚手帳、交通費の支給等）を行ってください。
- ・研修当日は、各所属で採用している名札をご着用ください。

問合せ先・申込み先 保健福祉局障害福祉課 松田・大森 Tel(直通) 322-6243 Fax 322-8044

《平成29年度》の研修

心のバリアフリー講演会

泣いたり笑ったり

発達障害の双子とママの奮闘記

心あたまるマンガやエッセーで発達障害の双子の子育ての体験を発信するクリエイター、森山和泉さんをおまねして、笑ったり、泣いたりしながら「心のバリアフリー」がいつものまにか心にしみこむ講演会を開催します。また、芸術の秋にちなみ、神戸新聞連載中の高山さんの子育てでマンガ「泣いたり笑ったり」の原画や、繊細なタッチで描かれた心づかれる双子の豪華絵巻も展示します！ぜひ、気軽にご参加ください。なお、絵巻展は、参加自由です。お時間のない方は、こちらだけでもお立ち寄りください。

2018年11月14日（水）神戸市勤労会館3階

講演会	14:30 (14:00受付開始)～16:30	どなたでも 定員 50～100名
308号室	おはなし：絵本の読み方 マンガでクイズ：この後どうなる?!	
絵画展	10:00～17:30	泣いたり笑ったり展
303号室		

講師：森山和泉 氏（ペンネーム）
 誰もがよりよくつく社会の実現を目指して「泣いたり笑ったり」代表。社会の仕組みや人の関わり方を分かりやすく伝える。子育てでマンガやエッセーを執筆。神戸新聞、北海道新聞で連載中。発達障害の理解を高める活動も積極的に行っている。

神戸市勤労会館
 651-0296 神戸市中央区西通5丁目1-2
 西通地下鉄駅西口徒歩5分 西通バス停徒歩5分
 西通駅前バス停徒歩5分

申込方法
 イベント名・氏名・住所・電話番号を添えて、以下のいずれかの方法でお申し込みください。（多言語訳をご希望の場合は、その旨をお伝えください。）定員になり次第申し込みを締め切ります。
 【電話またはFAXで】 TEL (078) 333-3372 FAX (078) 333-3314
 【申し込み-問い合わせ】 神戸市イベント案内・申込センター/各中継機 9:00～21:00
 【インターネット】 KobeToday にアクセスし、【イベント名】【日付】で検索
 【ハガキ】 宛先：650-8570 神戸市中央区加納町6-5-1 神戸市保健福祉局障害福祉課

参加無料

《平成30年度》の研修

3-3 協議会の設置・運営

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

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



Point

- ☞ 協議会の住民構成員は、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、他の法令等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

マスタープラン推進協議会又は基本構想推進協議会の構成員としては、以下が挙げられます。

- 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
 - ⇒ 庁内検討組織に出席している各部局担当者
- 施設設置管理者、公安委員会、特定事業等の実施主体等
 - ⇒ 公共交通事業者（鉄道、バス、タクシー等）、道路・公園管理者（国、都道府県等）、路外駐車場管理者等、建築主等の施設設置管理者、公安委員会等※
 - ※ 市町村から協議会への参加を求める通知をもらい受けた場合は、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24条の4及び第26条）
- 高齢者・障害者等（利用者代表）
 - ⇒ 高齢者、障害者等については、可能な限り幅広く協議会への参加を求めることが重要です
 - ⇒ 具体的には、**肢体不自由者、視覚障害者、聴覚・言語障害者、知的障害者、精神障害者、発達障害者、内部障害者、妊産婦等（妊産婦、乳幼児連れ、ベビーカー利用者）、性的マイノリティ、外国人**に参加を求めることが考えられます
 - ⇒ 障害当事者の中には、バリアフリーに関する専門的な知見を有する方だけでなく、他の障害についても一定の知見を有する方もいるので、どのような方に参加を求めるかは、当事者団体や有識者と相談することが考えられます
- 有識者
 - ⇒ バリアフリーに関する専門的な知見を有する大学の教授等学識経験者に参加を求めることが考えられます

● 住民提案者

⇒ 住民提案を受けた際は、提案者を協議会の構成員とすることが望ましいです

● 自治会・商店街代表

⇒ 地元の理解を深め、協力を得るといった観点から、地元町内会、自治会、商店街等の代表者の参加を求めることも考えられます

マスタープラン推進協議会又は基本構想推進協議会の構成員例

構成員	所属等
有識者	大学・研究機関の学識経験者 等
利用者代表	各障害者団体（肢体障害者団体、視覚障害者団体、聴覚障害者団体、知的障害者団体、発達障害者団体、精神障害者団体、障害児団体）、高齢者団体、婦人団体、NPO 団体、PTA、子育て関係団体、性的マイノリティ関係団体、外国人支援団体、公募市民 等
公共交通事業者	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 等
商業施設・自治会	地元商店街、地元商工会、地元自治会 等
行政関係者	国土交通省地方整備局・地方運輸局、都道府県庁担当部署、警察関係者、庁内検討組織メンバー（P.24 参照） 等
施設設置管理者	道路管理者、公園管理者、路外駐車場管理者、建築主 等
その他	（必要に応じて）観光協会、国際交流協会 等

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事項への助言や総括
- 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

【協議会を設置しましょう】

協議会は法律上の設置が義務付けられているものではありませんが、多様な関係者の参画のもとで協議の透明性を高めながら、より効率的に協議・調整を進めるためにも、特段の事情がない限りは、協議会を設置することが望ましいです。

協議会の運営に関する留意点

協議会の運営にあたっては、以下のような点に留意する必要があります。特に、協議会運営の様々な段階において、多様な当事者の特性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
 - ⇒ バリアフリーの概念や市町村におけるマスタープラン又は基本構想作成の意義、具体的な効果 等
- 検討の初期段階からの継続的な議論が必要
 - ⇒ 協議会は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
 - ⇒ 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ため、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に配慮
- 特定事業等の進行管理や事後評価に活用
 - ⇒ マスタープラン又は基本構想の作成後も、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状況の評価や、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・継続的な発展（スパイラルアップ）のため協議会を継続的に活用**
- バリアフリーの取組の評価の実施
 - ⇒ マスタープランや基本構想の作成や事後評価に限らず、これらの協議会を活用することにより、**市町村全体のバリアフリーの進展状況の定期的な評価を行うよう努める**ことが必要
- 他の協議会等との連携
 - ⇒ 地域公共交通網は地域のバリアフリー化と密接に関係しているため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会や「道路運送法」に基づく地域公共交通会議などとの連携が大切

...【多様な意見の反映を図りましょう】

移動する際や施設を利用する際に、どこにバリアを感じているかについては、高齢者、障害者等の当事者でなければ気づかないところも多いため、当事者の方の参画を図ることが重要です。住民に限らず市町村に訪訪する高齢者や障害当事者からの意見も貴重な情報が得られると考えられるため、広く様々な方から意見を聴取しましょう。

その他、男女それぞれの立場からの意見の反映を図ることや、高齢者のみならず、こども・若者の意見の反映を図ること等に留意する必要があります。国土交通省では、女性やこどもが暮らしやすい地域づくりは、すべての住民にとっての暮らしやすさにつながるとの観点から、国土交通分野におけるジェンダー主流化の取組を推進しています。

・国土交通省ホームページ（ジェンダー主流化に向けた取組）

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000355.html

協議会開催前

- 参加者の身体的特徴を把握
 - ⇒ 身体特性や必要なコミュニケーション方法、介助等を事前に確認
- 資料の準備
 - ⇒ 大きい文字の使用、色だけに頼らない工夫、分かりやすい文章での資料作成
 - ⇒ 参加者の求めに応じた拡大文字版、点字版、音声読み上げ対応版等の資料作成
 - ⇒ 障害特性によっては資料の確認に時間を要するため、事前配布が必要
- 会場の選定・設営
 - ⇒ 最寄り駅等からのアクセス、車いす使用者等の動線を考慮した会場の選定
 - ⇒ 車椅子使用者用駐車施設等の確保
 - ⇒ 手話通訳、要約筆記等、参加者の求めに応じた情報保障手段の確保
 - ⇒ 車椅子使用者の同伴者や聴覚障害者への手話通訳同伴者等に対する席順の考慮

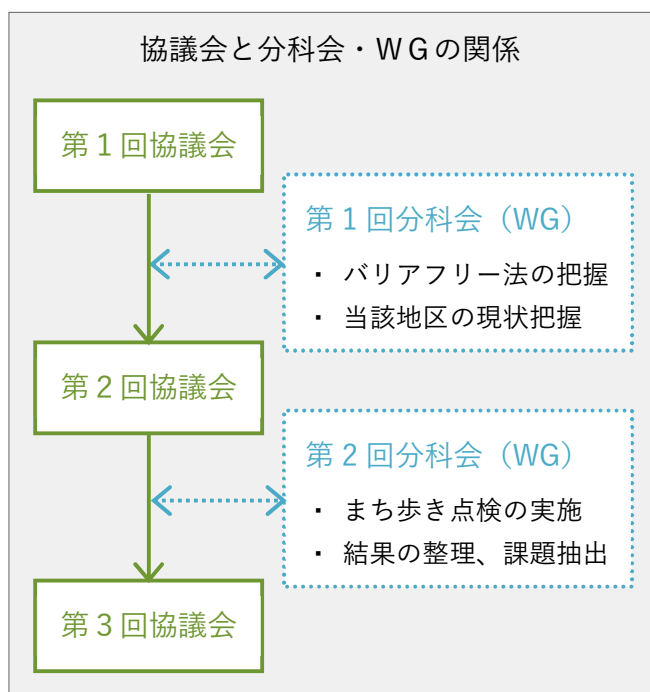
会議開催時の留意点については、公益財団法人共用品推進機構が発行する「みんなの会議」(平成24年)が参考になります。



分科会・ワーキンググループ (WG) の設置

関係者が多岐にわたる協議会においては、専門性のある議論を長時間行うことは困難になります。また、幅広い関係者に参加を求めた結果、協議会自体が肥大化し、建設的な議論が行えなくなることもあります。その場合、**専門的な研究や議論を行うための下部組織として、「分科会」や「ワーキンググループ (WG)」を設置することも必要**となります。

分科会やワーキンググループで出された意見は協議会に反映させ、マスタープランや基本構想の内容を充実させていくことが重要です。



■ 他の法令等に基づいて設置されている協議会の活用

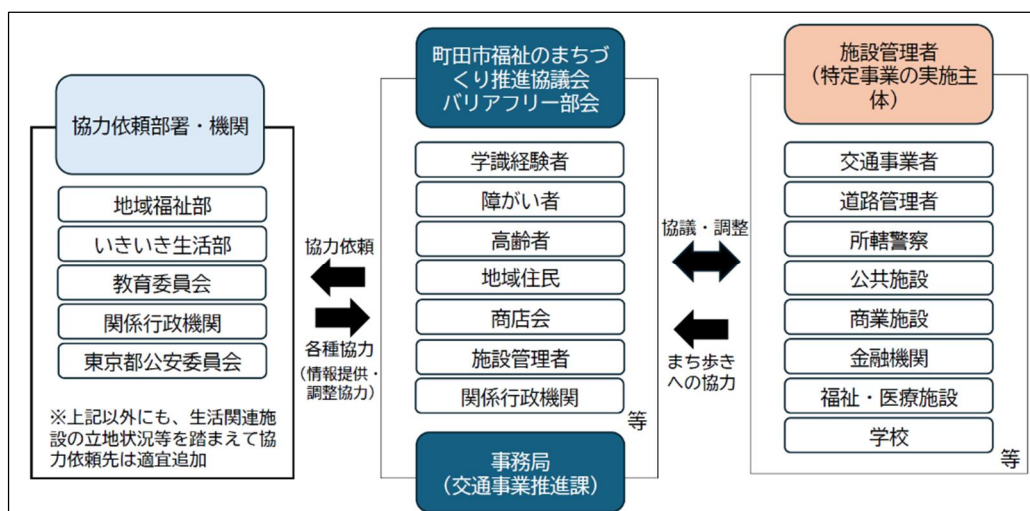
直ちに協議会の設置が難しい場合などには、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会や「道路運送法」に基づく地域公共交通協議会、福祉のまちづくり推進協議会などの**他の協議会等を活用し、マスタープラン又は基本構想の作成に向けた議論**を行うことも考えられます。

この場合、他の法令等に基づいて設置されている協議会の下に、**マスタープラン又は基本構想の作成のための専門委員会や専門部会**等を立ち上げることや、必要に応じて、高齢者、障害者等の当事者団体や地域の実情をよく知る当事者などを構成員として追加することなどを通じて、充実した議論が行われるように工夫することが重要です。

福祉のまちづくり推進協議会を活用して基本構想を策定した事例 <東京都町田市>

町田市では、地域一体での連続的・面的なバリアフリー化を推進するため作成した「町田市内全域の移動等円滑化の全体方針」に基づき、平成 23～25 年度にかけて市内 10 地区においてバリアフリー基本構想を作成しました。

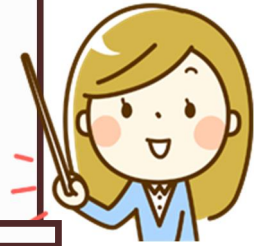
基本構想の作成・見直しや各計画における特定事業の進捗状況の評価等については、町田市福祉のまちづくり推進協議会におけるバリアフリー部会（学識経験者、障害者団体、交通事業者、関係行政機関、関係団体の代表、地域住民等）で行われています。



<基本構想の見直し等を行うための検討体制>

3-4 住民参加と意見の反映

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



Point

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

■ 住民参加

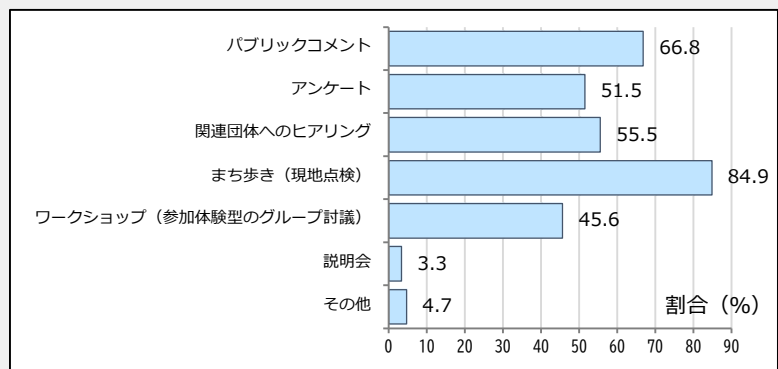
バリアフリー法（法第24条の2第6項、第25条第6項）では、協議会に参加しない利害関係者からも広く意見を聴くための措置を講ずることとされており、住民の意見を反映することが重要です。

マスタープラン及び基本構想の作成にあたっては、**協議会への参加以外にも、マスタープラン及び基本構想の作成プロセスに応じて住民参加の機会を確保することが必要**になります。

住民意見の反映方法

住民意見の反映方法として最も多く実施されているものは「まち歩き（現地点検）」です。「ワークショップ」や「関係団体へのヒアリング」は、参加者が様々な障害特性を知ったり、まちのバリアを把握したりすることができる良い手法といえます。自治体の職員、地元住民、障害当事者、事業者、地元選出の議員等、幅広い方に参加してもらうことで、課題点・問題点の共通認識を持つことができ、バリアフリー化の取組が進展することが期待されます。

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



「移動等円滑化促進方針・基本構想作成予定等調査（令和7年10月末時点）」（国土交通省）

住民の意見反映にあたっての留意点

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や音声読み上げに対応したテキスト化等によるアンケートを実施したり、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、家族、支援者・介助者、法定代理人等に補佐してもらいながらヒアリングをしたりする等の方法があります。

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必要**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

高齢者や障害者は健康状態や障害の程度が様々であり、意見が異なる場合もあります。このため、**一人の意見を全体の意見であるかのように拡大解釈することには注意が必要**です。この点も留意し、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ります。そこで、立場や特性の異なる幅広い住民等が一堂に会し、意見交換等を実施することにより、相互の理解が図られる機会を設けることも重要です。

【住民参加手法の一例】

- ☞ 住民アンケート：住民に対して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。
- ☞ 関連団体へのヒアリング：高齢者・障害者団体等に対してヒアリング調査を実施し、問題点やバリアフリーに対する要望等を把握する。
- ☞ 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。
- ☞ 基本構想等説明会：基本構想等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。 等

■ 住民提案

バリアフリー法第 24 条の 5 第 1 項及び第 27 条第 1 項より、住民等は、市町村に対してマスタープラン又は基本構想の素案を提示することにより、マスタープラン又は基本構想の作成等を提案することができます。

提案を受けた市町村は、マスタープラン又は基本構想の作成等の必要性を判断する機会と捉え、積極的な検討を行うとともに、当該提案に基づきマスタープラン又は基本構想の作成等をするか否かについて、遅滞なく公表する必要がある、マスタープラン又は基本構想の作成等をしない場合は、その理由を明らかにしなければなりません。各市町村の実情に即して住民等からの提案に対応することとなります。

市町村ごとにまちづくりの考え方が異なるため、バリアフリー法やマスタープラン、基本構想、住民提案等の基本的な情報とともに、**提案として求める素案のイメージを、各市町村が住民に対して分かりやすく周知**することが求められます。

住民提案制度を活用して、市町村におけるバリアフリー化をより推進するため、**事前相談等をはじめ、素案作成の時点から住民提案を受けた後の検討のプロセスまで、市町村が適切な支援・対応を行う**ことが望めます。

市町村が取り組むべき体制の整備や検討方法等のポイント

○ 基本構想の素案について

- ・基本構想等の素案には、基本的に、

①生活関連施設

②それをつなぐルート（どのようなルートを使うか）

③どのように改善して欲しいか

が記載されていれば、素案として成立します。

- 上記①～③を踏まえて、どのようなものを素案として住民に求めるかは、各市町村が設定することが望めます。

- ・市町村が作成するような計画の素案を住民だけで作成することは困難です。

- 素案と言える形式になっていない住民提案でも、市町村が提案の意図を受け止めていくことが重要ですので、どのようなものでも提案を受けとめられる体制が望めます。

- ・提案の際は口頭で要望を伝えるのではなく、必要事項を記載したものを書面で市町村の担当部局に提出します。

○ 住民提案制度の周知について

- ・住民提案を受ける前から、提案の受理後、計画の検討中、計画作成後まで、住民に対して住民提案制度の継続的な周知が望めます。そのためには、市町村はあらかじめ事前相談や提案提出を受け付けるための窓口を整備しておくことが望めます。

（例）ホームページや広報での公表、出前講座等での説明、作成の手引き等の作成・公表、素案作成に係る事前相談の受付等

○ 住民提案への市町村の支援について

- ・住民提案を支援するため、下記①～③などの支援が望まれます。
 - ①素案作成のための提案者への支援（提案に必要な情報提供、出前講座等での説明、事前の相談、検討のための会議への出席、アドバイザー、コンサルタントなど専門家の派遣、提案に係る活動経費の助成等）
 - ②市民提案を受けた際の手続きの仕組み・プロセス、担当部署、検討体制の明確化
 - ③市民同士、事業者、行政等との相互理解を促す仕組み・工夫（意見交換会やワークショップ（まちあるき点検）等）

専門家派遣制度の1つとして、国土交通省の地方運輸局等において実施されているバリアフリープロモーター制度があります。

住民組織の提案による簡易な基本構想（素案）の例＜茨城県土浦市＞

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



土浦市の担当者も参加した勉強会

○ 基本構想の素案について

提案された基本構想（素案）は、以下の3項目が示された簡易なものです。

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

提案を行った市民団体から

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

土浦市からのアドバイス

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

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

土浦市バリアフリー基本構想策定協議会

役割：①重点整備地区の設定
②バリアフリー基本構想の検討
③バリアフリー化の推進策の検討

メンバー：学識経験者、道路管理者、公安委員会、公共交通事業者、高齢者・障害者団体、公募による市民等

意見交換会

活動内容：①目的施設・移動経路等の検討
②まち歩き点検ワークショップ
③利用者要望のとりまとめ

メンバー：高齢者、障害者、地域住民、学識経験者、市担当課等

各会議の運営

事務局：土浦市 都市整備部 都市計画課

素案受理後の土浦市バリアフリー基本構想の策定体制

住民組織の提案による基本構想（素案）の例＜山梨県上野原市＞

平成21年度にバリアフリー化の嘆願書（地元住民7,823人の署名付）が上野原市に提出されました。それを受け、「国における整備水準の改正等をみながら検討」と回答があり、平成23年3月に国における整備水準が改正（乗降客数5,000名→3,000名）されたことを受け、平成23年度に、JR四方津駅周辺整備推進協議会から市へ基本構想（素案）が提案されました。

上野原市からのアドバイス

「住民提案を受けた後、回答までに関係機関等の調整に日数がかかるため、あらかじめ体制を構築しておくことが必要だと思います。そのためにも、提案者からの事前相談が必要だと思います。」

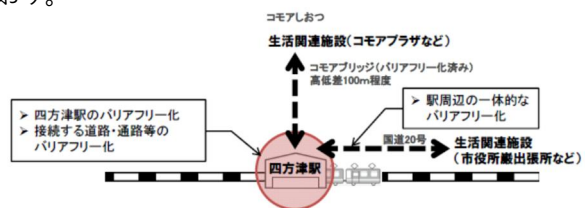
○ 基本構想の素案について

上野原市で提案された基本構想（素案）の内容は以下のとおり。

- ・対象地区の概要
- ・特定旅客施設と重点整備地区の概況
- ・基本目標、事業の概要

○ 住民提案への市町村の支援について

- ・上野原市交通バリアフリー基本構想の策定を検討する庁内検討会議を開催し作成の有無を検討し、市において基本構想を作成する旨を住民に回答。
- ・基本構想策定協議会の設立
- ・市民参加によるワークショップの開始（まち歩き点検）等

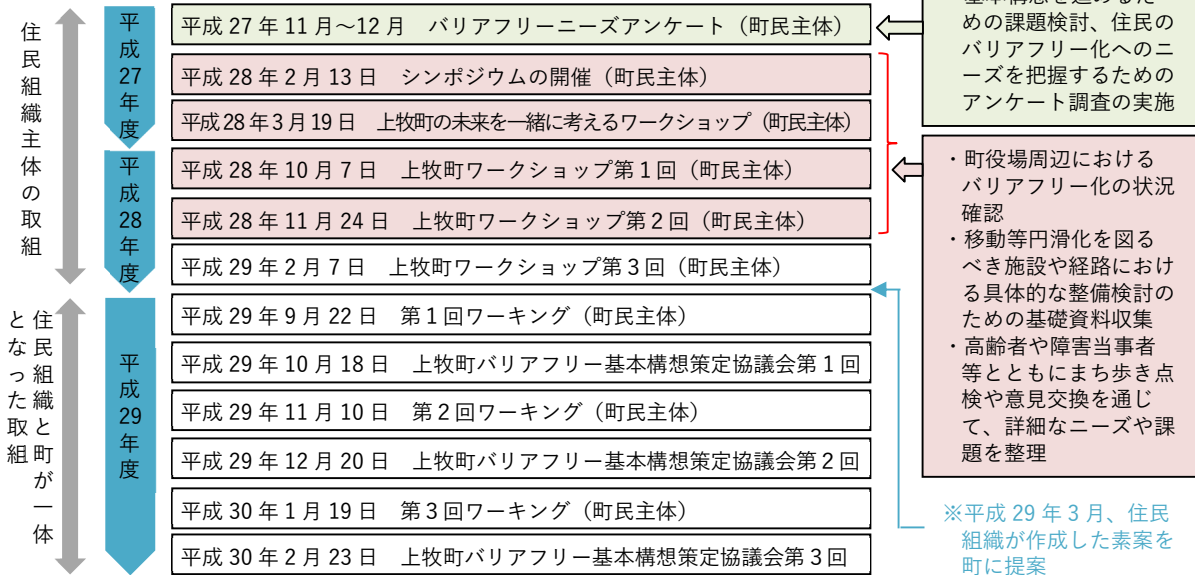


四方津駅周辺のバリアフリー化のイメージ

住民組織の提案による基本構想作成の年次経過の例<奈良県上牧町>

上牧町では、NPO 法人楽しいまちづくりの会が平成 27 年 11 月に実施したバリアフリーニーズアンケート調査による地区内の課題やニーズの把握を契機に、住民や障害者等で構成するワーキングチームによる町内点検、ワークショップの開催を経て作成したバリアフリー基本構想（素案）が、平成 29 年 3 月に町へ提案されました。上牧町はその提案をうけ、上牧町まちづくり基本条例により町民との協働のまちづくりを推進し、上牧町バリアフリー基本構想が作成されました。

<基本構想作成の年次経過>



<町民提案型バリアフリー基本構想策定のための第 1 回ワーキングの概要>

町民提案型バリアフリー基本構想策定のための第 1 回ワーキング
日時：平成 28 年 10 月 7 日（金）

<次第>

1. ワーキングを始めるにあたって
2. 町民提案型のバリアフリーとは？
3. 現地調査のポイントについて

休憩と準備

4. まちを歩いてみよう！
5. 本日のまとめ

昼食会

参加者：24 名

- ・高齢者 6 名
- ・肢体不自由者 3 名
- ・聴覚障害者 1 名
- ・その他 14 名

<ワーキングで実施した合計 4 ルートの点検結果の整理から課題抽出>

（課題分類①：勾配）

発見ルート	10 月 7 日 1 班	10 月 7 日 2 班
現場写真		
課題点	坂道が長く、車道に向かったの水勾配もあり走行しにくい。	段差を砂で埋めている。傾斜が急かつ砂で滑りやすい。 スロープ部分も急すぎる。
改善案	道路に向けての傾斜を緩やかにする。滑りにくい舗装材を使用する。	スロープをつくりなおす。 砂で埋めている段差をコンクリートで緩やかに整備する。

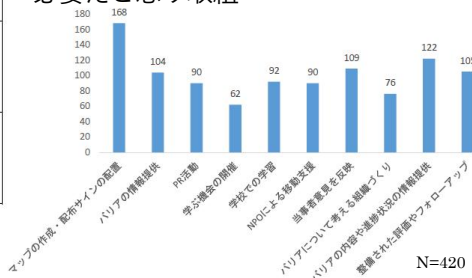
資料：旅客施設のない町での市民提案型バリアフリー基本構想策定の実践とその課題の検討 報告書

<バリアフリー化のニーズアンケート調査>

■調査の概要

項目	内容
調査対象	上牧町の全域
配布方法	社会福祉協議会への配布 ポスティング、郵便回収
配布数	2496 部
調査期間	平成 27 年 11 月 20 日～平成 27 年 12 月 10 日
調査項目	個人属性、バス・施設利用、近隣歩行環境(ANEWS)、道路のバリアフリー化のニーズ

■「心のバリアフリー」の推進のために必要だと思う取組



住民提案に対する市町村の充実した支援の例<神奈川県横浜市>

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

○ 住民提案制度の周知について

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

○ 住民提案を受けた後の市町村の検討について

- ・住民提案を受けた後は、提案の手引きに基づき検討を実施しました。
- ・当区役所と要件の確認後、横浜市バリアフリー検討協議会で意見を聴取し、作成の可否を判断しました。（右図参照）



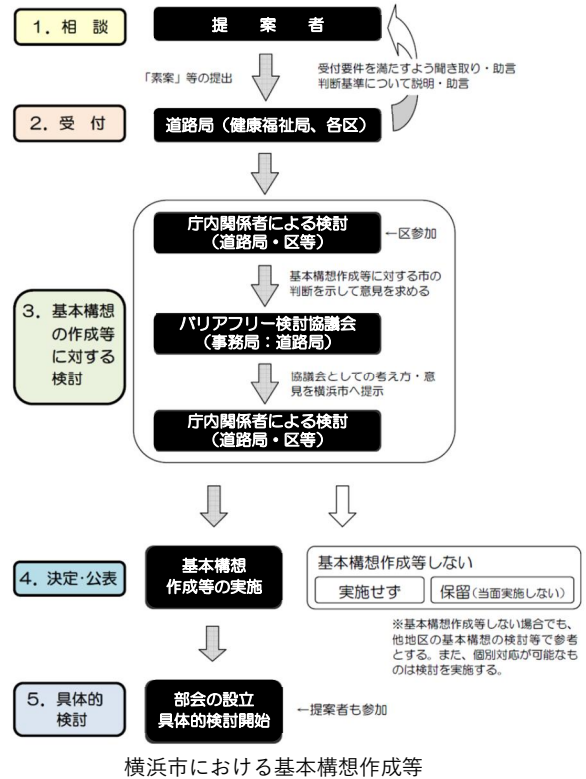
横浜市からのアドバイス

「作成の可否を判断する際に、判断基準を事前に明確にしたほうが良いです。」



横浜市が感じた住民提案を受けるとのメリット

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



3-5 民間事業者との調整

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

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



Point

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

■ 民間事業者との連携体制

マスタープラン及び基本構想の制度では、多くの高齢者、障害者等が利用する施設については、**公共・民間を問わず生活関連施設として設定**することが求められています。特に基本構想制度においては、特定事業の実施も踏まえることが必要です。

生活関連施設として設定される旅客施設や建築物、路外駐車場等の多くは、民間事業者により設置・管理されているため、**円滑に事業を進められるようにするためにも、民間事業者の理解を深め、連携体制を築くことが必要**です。

■ 部会・ワーキンググループ（協議会下部組織）の設置

一般的に移動等円滑化促進地区及び重点整備地区に関連する交通事業者の多くは民間事業者（鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者等）です。また、移動等円滑化促進地区及び重点整備地区の生活関連施設に、商業施設等の民間の施設が多数含まれる場合、関係する民間事業者数も多くなります。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な場合もあります。このような場合は、**協議会の下部組織として民間事業者や地区住民による「部会（事業者部会・住民部会）」等を設置**することも考えられます。

特に基本構想においては、部会には特定事業の実施如何に関わらず、生活関連施設の設置・管理者すべてに参加を求め、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。部会の代表者や主要メンバーには協議会への参加を求め、協議会との連携・調整を円滑に図ることも重要です。

■ 民間事業者と調整を図る上での留意点

現在の基本構想は、旧交通バリアフリー法時代（平成 18 年以前）とは異なり、交通事業者以外にも多くの民間事業者が設置・管理する施設が生活関連施設として含まれます。民間事業者に対しては、基本構想制度等の趣旨や事業の必要性、計画期間等を丁寧に説明し、基本構想への理解、事業への協力を得られるようにすることが重要です。

また、平成 30 年 5 月のバリアフリー法改正で創設された同法第 9 条の 4 の規定に基づく公共交通事業者向けハード・ソフト取組計画（ハード・ソフト計画）において、事業者がどのようにバリアフリー化を進めるかを記載するため、あらかじめ、このバリアフリー化の内容を把握することにより、円滑に事業の調整を図ることが可能になると考えられます。

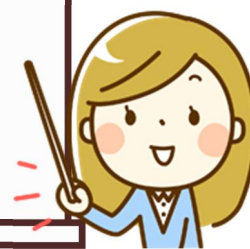
民間事業者との調整を円滑に進めるための工夫

- ✓ 協議会のほか、関係事業者・行政機関等で構成される部会を設置し、関係者とともに検討を実施
- ✓ 委員会やワークショップで、有識者や障害当事者からの意見を直接事業者に聞いてもらう
- ✓ 関係事業者にワークショップに参加してもらい、市民と事業者が協働して基本構想の作成にあたる
- ✓ 委員会以外にワーキンググループを設置し、関係事業者に参加してもらう
- ✓ 基本構想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、理解を得る

3-6 都道府県による市町村に対する支援について

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

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



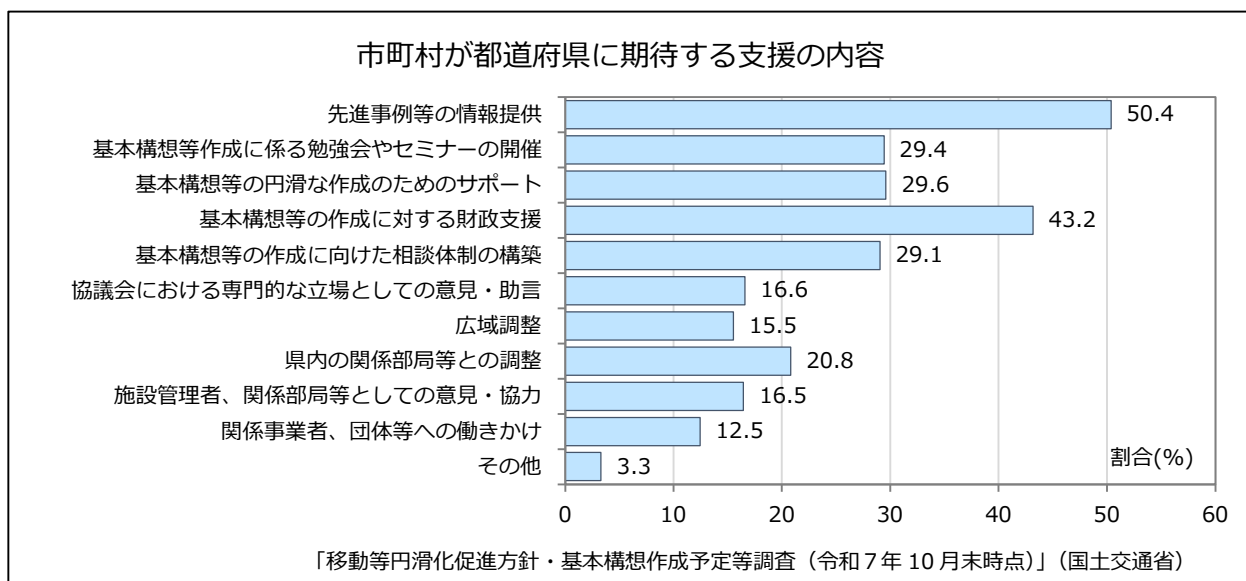
Point

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

都道府県は、管内市町村のマスタープラン及び基本構想の作成状況を把握するとともに、市町村からの相談体制を構築し、市町村の意向を踏まえ、国とも連携しつつ必要な支援を行うことが重要です。

国土交通省では、令和7年に全国の市町村を対象に、市町村が都道府県に期待する役割に関するアンケート調査を実施しました。そこでは、都道府県に期待する役割として、「先進事例等の情報提供」、「基本構想等の作成に対する財政支援」、「基本構想等の円滑な作成のためのサポート」、「基本構想等作成に係る勉強会やセミナーの開催」、「基本構想等の作成に向けた相談体制の構築」等が挙げられています。

特にマスタープラン及び基本構想を作成していない市町村や多様な障害者団体組織が存在しない小規模市町村に対しては、積極的に都道府県が関与したり、都道府県の障害者団体を紹介する等の支援を実施したりすることが望ましいです。



都道府県による市町村への支援の事例（管内市町村の作成状況の提供）＜奈良県＞＜東京都＞

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

都道府県のホームページにおいて管内市町村の基本構想の作成状況を提供している例

＜奈良県＞

奈良県 ようこそ

トップページ 奈良県の紹介 くらし・環境 教育・人権・交流 保健・医療・福祉 しごと・産業 県政情報 県の組織

バリアフリー基本構想の策定状況について

奈良県のバリアフリー基本構想策定促進に関する取り組み

バリアフリー基本構想とは

『高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律』第25条で、「市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成することができる。」と規定されています。

国土交通省「バリアフリーホームページ」
国土交通省「基本構想作成予定等調査」

奈良県のバリアフリー基本構想策定状況

基本構想策定済み市町村は5市1町です。
※国土交通省HPで公表されている、「基本構想作成市町村一覧」の「基本構想の受理状況」を転記しています。

（平成29年3月31日までに国土交通省に受理されたものを受理日の順番で記載しています。（）内は受理日）

市町村	策定状況
橿原市	大和八木駅、八木西口駅、歌橋駅 ……（平成22年6月28日）
葛城市	尺土駅、磐城駅 ……（平成22年11月24日）
大和郡山市	郡山駅、近鉄郡山駅 ……（平成24年6月27日）
香芝市	香芝駅、近鉄下田駅、五位堂駅 ……（平成25年6月7日）
奈良市	奈良駅、近鉄奈良駅 ……（平成26年7月4日）

＜東京都＞

東京都 都市整備局 Bureau of Urban Development

局の分野別 組織情報 探

防災 まちづくり 交通・物流 緑地・景観 建築・開発行政 米軍基地対策

区市町村別の計画一覧

計画名をクリックすると、計画書の公開ページへ移動します。（）内は策定年月。

	マスタープラン	基本構想
千代田区		千代田区交通バリアフリー基本構想 (H15.10)
中央区		
港区		港区バリアフリー基本構想 (R3.7)
新宿区	新宿区移動等円滑化促進方針 (R3.11)	新宿区交通バリアフリー基本構想 (H17.4)

- 東京都では、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的として、鉄道駅総合バリアフリー推進事業に要する経費の一部を東京都が補助する支援事業をおこなっている。
- 本事業において、移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想の作成を補助対象としている。

東京都鉄道駅総合バリアフリー推進事業費補助金要綱（抜粋）

（補助事業）

第 4 条 補助金の交付の対象となる事業（以下「補助事業」という。）は、ホームドア等整備促進事業、鉄道駅エレベーター等整備事業、**バリアフリー基本構想等作成事業**及び鉄道駅バリアフリースイレ等整備促進事業とする。

（補助対象経費）

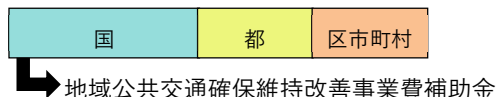
第 5 条 5 バリアフリー基本構想等作成事業に係る補助対象経費は、**基本構想及び促進方針の作成**に必要な経費のうち、知事が認める経費とする。

■移動等円滑化促進方針

補助対象者：バリアフリー法第 2 4 条の 2 に規定する移動等円滑化促進方針を策定する区市町村

補助対象経費：促進方針の策定に必要な経費

補助率： 国 1 / 2、都 1 / 4、区市町村 1 / 4



上限額： 2 5 0 万円（国費補助を受ける場合は、国費補助額の 1 / 2 以内）

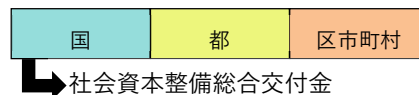
■バリアフリー基本構想

補助対象者：バリアフリー法第 2 5 条に規定する基本構想を策定する区市町村

補助対象経費：基本構想の策定に必要な経費

①補助率：（社会資本整備総合交付金の場合）

国 1 / 3、都 1 / 3、区市町村 1 / 3



②補助率：地域公共交通確保維持改善事業費補助金の場合
⇒ 左記、移動等円滑化促進方針と同様

- 大阪府では、市町村が基本構想を作成することを条件に、鉄道駅へのエレベーター整備費補助をおこなっている。
- この整備費補助によって基本構想の作成促進に一定の効果が得られている。

大阪府鉄道駅バリアフリー化設備整備費補助要綱（抜粋）

（補助対象駅舎）

第 3 条 大阪府域内にある既存の駅舎で、バリアフリー法に基づく**基本構想が作成された地区内に存する駅舎**とする。

（補助対象経費）

第 6 条 補助対象施設を設置するために要した次の(1)から(3)に掲げる費用とする。

- (1) 補助対象施設購入費（エレベーターの購入費等）
- (2) 補助対象施設工事費
- (3) 設計・工事監理費（上記（1）及び(2)にかかる費用に限る）

（補助金の額）

第 7 条 補助金の額は、予算の範囲内において、かつ、補助対象経費にかかる市町村の補助する額以内とする他、補助対象事業者毎に次に掲げるとおりとする。ただし、算出した補助金額の千円未満の端数は、これを切り捨てるものとする。

- (1) 大阪市高速電気軌道株式会社を除く事業者の場合補助対象経費に 1 / 6 を乗じて得た額以内とする。
- (2) 大阪市高速電気軌道株式会社の場合

補助対象経費に 102% を乗じて得た額の 80% に相当する額の 35% に相当する額に 1 / 2 を乗じて得た額以内とする。

都道府県による市町村への支援の事例（セミナーの開催） < 奈良県 >

- 奈良県では、近畿運輸局、近畿地方整備局と「奈良県バリアフリー基本構想作成推進セミナー」を共催し、バリアフリー基本構想の取組を推進している。
- このセミナーとあわせて各市町村に個別説明等を実施した結果、バリアフリー基本構想の作成が促された市町村があった。

■バリアフリー基本構想策定推進セミナー

地方自治体が作成するバリアフリー基本構想の取り組みを推進するため、近畿地方整備局及び府県と連携し、地方自治体のバリアフリー担当部門及び交通事業者を対象に、基本構想策定推進セミナーを開催しています。

平成26年度は、奈良県において、開催いたしました。

■奈良県バリアフリー基本構想策定推進セミナー

日 時：平成26年11月7日（金）14:00～16:30

場 所：橿原市役所内会議室・近鉄八木西口駅ほか

共 催：近畿運輸局、奈良県

出席者：奈良県内の市町村担当者 6市7町1村 22名

内 容：①講演

- ・当事者参加で進めるバリアフリー実践の経験を通じて（兵庫県立福祉のまちづくり研究所 北川 博巳氏）
- ・バリアフリー施策の取り組みの現状（近畿運輸局）
- ・橿原市バリアフリー基本構想の運営について（橿原市）
- ・奈良県内のバリアフリー基本構想に関する現状について（奈良県）
- ②橿原市バリアフリー化状況説明
 - ・鉄道のバリアフリー化について（近畿日本鉄道株式会社）
 - ・橿原市重点整備地区内のバリアフリー化について（近畿地方整備局奈良国道事務所）
 - ・橿原市重点整備地区内のバリアフリー化について（奈良県）
- ③バリアフリーウォッチング
 - ・基本構想策定後に整備された周辺道路及び八木西口駅の構内構外エレベーター等見学



近畿運輸局ホームページより

都道府県による市町村への支援の事例（ガイドラインの策定） < 東京都 >

- 東京都では平成28年に、区市町村・事業者のための心のバリアフリーや情報バリアフリーに向けた取組を促進するためのガイドラインを策定し、バリアフリー基本構想の取組を推進している。
- 東京都では「ガイドラインを活用して、都民をはじめ、区市町村や事業者とともに、すべての人が、安全、安心、快適に暮らし、訪れることができる福祉のまちづくりをより一層推進していきます。セミナーとあわせて各市町村に個別説明等を実施した結果、バリアフリー基本構想の作成が促された市町村があった。」とHP上でアナウンスをしている。

【ガイドラインの掲載概要】

学校や地域における学習や事業者内での社員教育、障害者等の理解促進に向けた普及啓発等の心のバリアフリー、また、音声や文字による情報化のほか、点字、拡大文字、手話、筆記、絵文字・記号、多言語による対応等、様々な手段で情報提供を進める情報バリアフリーに向けた取組の考え方と効果的な事例を掲載



東京都ホームページより

3-7 マスタープラン・基本構想作成に係る助成制度

■ マスタープラン作成経費の支援（移動等円滑化促進方針策定事業）

「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）」とは、バリアフリー法第24条の2第1項に規定する移動等円滑化促進方針を策定するために必要な調査の経費に対して支援するものです。

令和2年度予算より、移動等円滑化基本構想策定事業が創設されたことに伴い、名称が変更されています。

(1) 補助対象者

補助対象事業者は、バリアフリー法第24条の4第1項に規定する協議会の構成員である市町村とする。

(2) 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の策定に必要な調査経費とする。

- | | |
|-------------------|-------------------|
| ・協議会開催等の事務費 | ・地域のデータの収集・分析の費用 |
| ・専門家の招聘費用 | ・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 | |

(3) 補助率

1/2（上限額 500 万円）

(4) 交付要綱・実施要領

下記のURLにて掲載しています。

国土交通省ホームページ

URL: http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

■ バリアフリー基本構想作成経費の支援（移動等円滑化基本構想策定事業）

「地域公共交通バリアフリー化調査事業（移動等円滑化基本構想策定事業）」とは、バリアフリー法第25条第1項に規定する移動等円滑化基本構想を策定するために必要な調査の経費に対して支援するものです。

令和2年5月のバリアフリー法改正により、新たに創設された教育啓発特定事業を含み、ハード・ソフト一体となった基本構想を作成する場合に、令和2年度予算より、作成経費を支援することとしています。

(1) 補助対象者

補助対象事業者は、バリアフリー法第26条第1項に規定する協議会の構成員である市町村とする。

(2) 補助対象経費

地域におけるハード・ソフト一体的なバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化基本構想（「公共交通特定事業」及び「教育啓発特定事業」が位置づけられる予定のものに限る。）の策定に必要な調査経費とする。

- | | | | |
|---|-------------------|-------------------|---|
| 〔 | ・協議会開催等の事務費 | ・地域のデータの収集・分析の費用 | 〕 |
| | ・専門家の招聘費用 | ・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 | | |

(3) 補助率

1/2（上限額 500 万円）

(4) 交付要綱・実施要領

下記のURLにて掲載しています。

国土交通省ホームページ

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

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（マスタープラン）の作成

4-1 マスタープラン作成における全体的な留意点

マスタープランの記載事項に関しては、バリアフリー法の基本方針において、いくつかの全般的な留意点が示されています。特に、市町村としてのバリアフリー方針の明確化のほか、マスタープランの内容についての各種計画等との整合、地域特性への配慮、関係者の意見を反映したマスタープランの作成等に留意することが必要です。



Point

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

■ 目標の明確化

移動等円滑化促進地区における**移動等円滑化の方針**について、市町村をはじめ、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者間で共通認識が醸成されることが重要です。そのため、**マスタープランの位置づけ**、市町村及び促進地区における現状や課題を踏まえた上で、どのようなバリアフリー化を実現していくのか、**可能な限り明確な目標を設定**することが求められます。

この際、事業の具体化ができる段階で基本構想へと移行していくことも想定し、施設設置管理者等がどのようなバリアフリー化が求められているか、可能な限り明確にすることが重要です。

■ 各種計画等との整合

バリアフリー法では、都市計画、都市計画法に規定する市町村マスタープラン、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する地域公共交通計画との調和を保つことが求められていますが、これら以外の各種計画等との連携・整合性を図ることも重要です。

都市計画マスタープラン等

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基本的な方針**であり、市町村が土地利用・都市施設・市街地開発事業等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。

バリアフリー法に基づくマスタープランは、移動等円滑化促進地区、生活関連施設・経路等の選定において、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（拠点地区の形成等）、交通網整備方針（幹線道路網の位置づけ等）等との整合に配慮する必要があります。

地域のバリアフリーに関する条例等

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**（バリアフリー条例等）が制定されている場合には、マスタープラン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（優先順位等）や、中小規模の建築物等の施設のバリアフリー化の促進等の観点から、マスタープラン制度との役割分担を十分に検討することが重要です。

都市整備等に関する計画

都市整備等に関する計画として、具体的には以下の計画があります。これらの計画では、**中心市街地等における都市機能の増進に関する施策を打ち出している**ことが多いことから、マスタープランにおいてもこれらの施策と整合・連携した取組が重要です。

- 立地適正化計画（都市再生特別措置法第 81 条第 1 項）
- 中心市街地活性化基本計画（中心市街地の活性化に関する法律第 9 条第 1 項）
 - ⇒ マスタープランの移動等円滑化促進地区の設定にあたっては、上記 2 計画における「都市機能誘導区域」、「中心市街地」等のエリアを含むよう設定することが望ましいです。
- 地区計画（都市計画法第 12 条の 5 第 1 項）
- 都市再生整備計画（都市再生特別措置法第 46 条第 1 項）
 - ⇒ 移動等円滑化促進地区における施設等のバリアフリーの方針を定めるにあたっては、地区計画や都市再生整備計画における目標と整合を図ることに配慮することが重要です。
- 景観計画（景観法第 8 条第 1 項） 等

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（第 5 条第 1 項）に基づく地域公共交通計画との整合に配慮する必要があります。また、地域公共交通計画以外にも、**都市レベルの交通計画**がある場合は、移動等円滑化促進地区の設定等に関して、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等、**地区レベルにおける交通計画**と整合を図ることが考えられます。

このほか、公設民営型のコミュニティバス、UD タクシー、福祉タクシー、福祉有償運送サービス、住民同士の助け合いにより移動手段を確保する等の道路運送法の許可又は登録を要しない運送サービス等、対象エリアにおける様々な交通サービスとの整合を図り、連携していくことも考えられます。なお、今後の先端技術の進展等により、新しいモビリティサービスの展開が現実的になった段階には、新しい移動方法や制度・仕組みに応じて、新たな移動等円滑化の課題に対応していく必要があります。

高齢者、障害者等の福祉に関する計画

高齢者、障害者等の福祉に関する計画として、具体的には以下の計画があります。これらの計画では、**高齢者、障害者等の安全な外出・移動をめざしてソフト施策や心のバリアフリーの推進に関する施策を打ち出している**ことが多いことから、マスタープランにおいてもこれらの施策と整合・連携した取組が重要です。

- 高齢者関連
 - ⇒ 市町村老人福祉計画（老人福祉法第 20 条の 8 第 1 項）
 - ⇒ 市町村介護保険事業計画（介護保険法第 117 条第 1 項）
- 障害者関連
 - ⇒ 市町村障害者計画（障害者基本法第 11 条第 3 項）
 - ⇒ 市町村障害福祉計画（障害者総合支援法第 88 条第 1 項）

なお、次世代育成支援対策推進法（第 8 条第 1 項）に基づいて作成する市町村行動計画との連携や、社会福祉法（第 107 条第 1 項）に基づく市町村地域福祉計画との連携も考慮することが望ましいです。

【地域包括ケアシステムに関する計画】

平成 26 年 6 月に改正された介護保険法では、地域包括ケアシステムの構築が求められています。住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けられるように、市町村介護保険事業計画など、医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される計画と、生活関連施設等の設定に際して連携を図ることが重要です。今後増加が見込まれるサービス付高齢者向け住宅や老人デイサービスセンター等も、生活関連施設等に設定し、面的・一体的なバリアフリー化を検討することが必要です。

■ 国が示しているバリアフリーに関するガイドライン等の理解

国では、「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」、「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」、「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」等を策定し、移動等円滑化の基準と高齢者、障害者等の多様な利用者のニーズに応えるための施設整備の考え方を示しています。

また、各都道府県や市町村では、福祉のまちづくり条例等を制定し、バリアフリーに関する取組を推進しています。

マスタープランの作成においては、これら**ガイドラインや条例等の目的や主旨を理解**することが重要です。

国土交通省：公共交通機関の旅客施設・車両等に関するバリアフリー整備ガイドライン

URL：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

■ 地域特性への配慮

マスタープランの作成にあたっては、地域特性に配慮するとともに、その特性を反映した様々な創意工夫に努めることが重要です。例えば、**特有の気候・気象条件、特有の地理的・地形的条件、観光地等で来訪者が多いことや、移動等円滑化促進地区にあつては、中心市街地、交通結節点、景観に優れた地区であること**等が地域特性として考えられます。高齢者や若年層など車を運転できない人の日常生活における移動手段の確保・維持が難しい地域では、地域の足となる有償運送による移動サービスの拠点となる場所やバス停及びその周辺経路のバリアフリー化、情報提供においても配慮することが考えられます。

■ 関係者の意見を反映したマスタープランの作成

マスタープラン推進協議会を積極的に活用してマスタープランを作成することは「マスタープラン及び基本構想の作成手順（P.20）」の冒頭でも示しましたが、多様な高齢者、障害者等の意見がマスタープランに十分に反映されるよう努めることが重要です。

特に、地域住民や来訪者における高齢者や障害者等の利用施設、外出機会や移動手段等に対するニーズなどを把握し、道路や公共交通機関、頻繁に利用する施設の利用しやすさや移動しやすさ等、施設のバリアフリー化における現状の問題点を整理することが必要です。

このようなバリアフリー化の現状や施設の利用状況など、マスタープランの作成の基礎となる情報については、**各施設の管理者等がバリアフリー化の状況等の必要な情報を提供していくことが重要**です。

なお、他の法令に基づく既存の協議会等において、バリアフリー法に基づく協議会の構成員等の要件を満たしていれば、バリアフリー法に基づく協議会として位置づけることが可能ですので、**関係する他の計画の議論と併せてマスタープランの議論を行いやすく、円滑な計画作成を進めることが効果的**と言えます。

■ 段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）

バリアフリー化の内容については、マスタープランの作成に関する事前の**検討段階から事後の評価の段階**まで、高齢者、障害者等の利用者や住民等が積極的に参加し、この**参加プロセスを経て得られた知見を共有し、スパイラルアップを図ることが重要**です。

バリアフリー法においては、マスタープランが作成された後も、概ね5年ごとに施設を利用する高齢者、障害者等の利用の状況や、移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の整備状況等を把握・評価し、必要に応じてマスタープランを変更することとされており、場合によっては新たなマスタープラン又は基本構想を作成することも考えられます。

■ 移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保

バリアフリー化を図るためには、単に施設や経路のハード整備のみならず、「心のバリアフリー」などのソフト対策についても、一体的に実施することが効果的です。

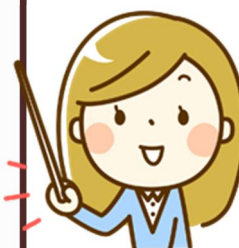
令和2年5月のバリアフリー法改正により、令和2年6月19日以降に作成されるマスタープランにおいては、住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保に関する事項を明記することとされていますので、ハード・ソフト両面のバリアフリー化を促進するための取組について記載することが必要です。

4-2 マスタープランに明示すべき事項

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

1. 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針
2. 移動等円滑化促進地区の位置及び区域
3. 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項
4. 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項
5. 行為の届出等に関する事項
6. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項
7. その他、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項
8. 移動等円滑化促進方針の評価に関する事項（スパイラルアップに向けた継続した取組）

※ 1、6、8については、任意記載事項



Point

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

■ 記載の留意事項

マスタープランに記載すべき事項についての詳細は、次頁に示しますが、令和2年5月のバリアフリー法改正により、新たに法第24条の2第2項第3号に「**移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び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（心のバリアフリーに関する事項）」が追加されました。

これにより、マスタープランを作成する場合は、これまで定められていた事項に加えて、移動等円滑化に係る「**心のバリアフリー**」に関する事項を明記することが求められます。

なお、これまでも、「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」として「心のバリアフリー」に関する事項を記載することが可能であったことから、実態として多くのマスタープランに「心のバリアフリー」に関する事項が記載されています。

1. 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針

①マスタープランの位置づけ

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、地域公共交通活性化再生法による地域公共交通計画等との整合に留意して記載します。

②マスタープランの計画期間

マスタープランの計画期間（次の方針の見直しまでの期間）を記載します。

なお、バリアフリー法第24条の3において、市町村は、移動等円滑化促進方針を作成した場合においては、概ね5年ごとに、当該移動等円滑化促進方針において定められた移動等円滑化促進地区における移動等円滑化に関する措置の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、移動等円滑化促進方針を変更するものとされています。

③マスタープランを作成する背景・理由

当該移動等円滑化促進地区の現状や課題を踏まえ、なぜマスタープランを作成するのか、高齢者、障害者等の人口や施設の利用状況等の現状や課題も考慮し、マスタープランを作成する理由を記載します。

④移動等円滑化促進地区の特性

市町村における地区の位置づけ、交通の状況や施設の集積状況からみた拠点性等、移動等円滑化促進地区が有する特性を記載します。

なお、1つのマスタープランで複数の移動等円滑化促進地区を設定することも可能です。

⑤地区の特性を踏まえた移動等円滑化の基本的な考え方

どのような方針で整備していくのかについて記載します。

上記、①～③については、市町村全体に共通する方針として総則的に記載することが望ましいです。

2. 移動等円滑化促進地区の位置及び区域

移動等円滑化促進地区の位置（〇〇周辺地区等）、地区の範囲と境界設定の考え方、地区の面積について記載します。



移動等円滑化促進地区と基本構想における重点整備地区との関係性は、P.11～12のイメージ図参照

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

移動等円滑化促進地区の実情から、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、実態に即して客観的に選定することが必要です。

また、どのような方針で生活関連施設や生活関連経路の移動等円滑化を図っていくのかを記載します。施設や経路のバリアフリー化の状況に応じて長期的な展望を示すことも重要です。

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

地域における移動等円滑化を図るためには、単に施設や経路のハード整備のみならず、「心のバリアフリー」などのソフト対策についても一体的に実施することが効果的であるため、移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保が果たす役割や重要性、その具体的な取組について記載します。

①心のバリアフリーの推進

住民その他の関係者が、バリアが人々の意識や物的環境等により生じているという「社会モデル」の考え方を理解し、ハード整備のみならず、住民その他の関係者による理解や協力などにより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（心のバリアフリー）について記載することが重要です。

②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等への対策、高齢者、障害者等が利用する車椅子利用者用駐車施設やバリアフリートイレの利用などのマナーの向上のための取組について記載することが考えられます。

5. 行為の届出等に関する事項

公共交通事業者等又は道路管理者は、旅客施設の建設又は道路の新設等であって、移動等円滑化の促進に支障を及ぼす恐れがある場合は、市町村に事前に届け出なければならないとされており、旅客施設や道路について、どの部分について届出をしなければならないかを明確に記載します。

6. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項

市町村がバリアフリーマップを作成したり、バリアフリー情報をホームページ等で公表したりする場合、市町村の求めに応じて施設設置管理者が提供する情報について、提供すべき事項等を記載します。

7. その他、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項

移動等円滑化促進方針は、市町村の発意及び主体性に基づき自由な発想で作成されるものであるため、移動等円滑化の促進に必要な事項はすべてマスタープランに記載することが望ましく、例えば次のものが想定されます。

①情報提供

市町村による一元的な情報提供に限らず、市民参加の観点から、施設設置管理者による情報提供方策など、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。

②地域特性に応じた施策

マスタープランの作成にあたっては、地域特性に配慮することが必要であり、その特性を反映した内容にすることが重要です。

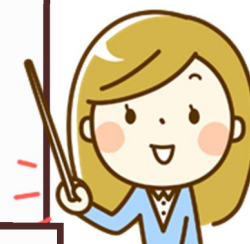
8. 移動等円滑化促進方針の評価に関する事項

マスタープラン作成後の評価・見直しに向けた方策を明記することが重要です。この場合、協議会の活用方策についても明記し、住民参加や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。

4-3 移動等円滑化促進地区の設定

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

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



Point

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

■ 移動等円滑化促進地区の要件

移動等円滑化促進地区の要件は、バリアフリー法第2条第23号において次の(1)～(3)のように定められており、基本方針の三の2において、その指針となる考え方が次の(4)も含めて、以下のとおり示されています。

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

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

移動等円滑化促進地区は、その趣旨から、バリアフリー化を促進すべき地区であることが求められます。基本方針では、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観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化の促進が特に必要な地区であることを求めています。

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

都市機能としては、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等があげられます。各種バリアフリー化の事業の重点的・一体的な実施が、このような様々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が求められます。

なお、地区の考え方は、都市部・地方部などの地域の実態によって異なります。各市町村においては、各地域の実態を踏まえて柔軟に検討することが重要です。

(4) 境界の設定等

移動等円滑化促進地区の境界は、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。

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

また、旅客施設が行政区をまたぐ場合や、旅客施設の徒歩圏内に存する生活関連施設が行政区をまたいでいる場合などにおいては、周辺自治体と連携してマスタープランを作成することが重要です。



マスタープランの移動等円滑化促進地区と基本構想の重点整備地区との関係性は、P.11~12のイメージ図参照

■ 移動等円滑化促進地区の設定

移動等円滑化促進地区の要件を満たす候補地区は、同一自治体内に複数存在することが想定され、これら全てを移動等円滑化促進地区に指定し、併せて市全体の方針を示すことが望ましいです。一方、優先順位の高い地区から順次マスタープランを作成することも考えられます。優先順位の設定にあたっては、下記のような客観的な指標や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 (立地適正化計画等)
	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	

【「徒歩圏内」の考え方】

「徒歩圏内」とは、生活関連施設として位置づけられる施設の種類や立地、集積度合いによって、実際に設定される地区の面積は様々になると考えられます。

特にマスタープランにおいては、具体的な面積等に縛られずに、住民等の利用者の移動の状況に応じた柔軟な地区設定が求められます。

移動等円滑化促進地区の設定事例<富山県射水市>

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

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

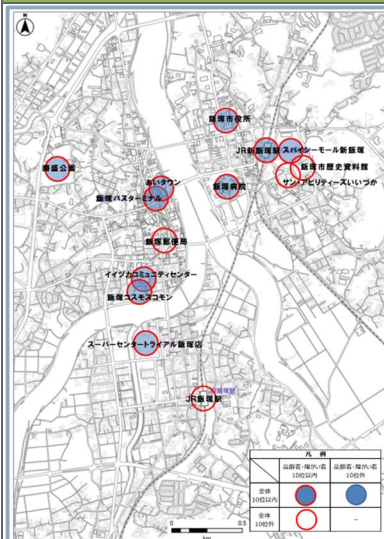
① 移動等円滑化促進地区及び生活関連経路（小杉地区）



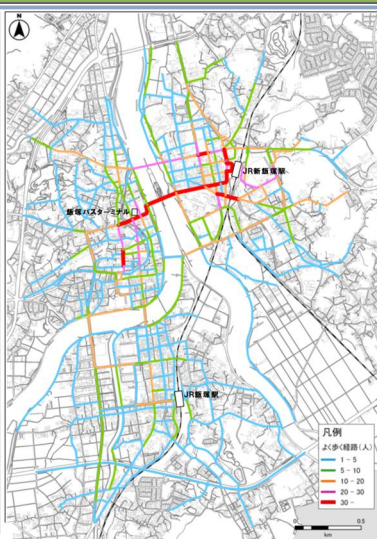
② 移動等円滑化促進地区の特性（小杉地区）

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

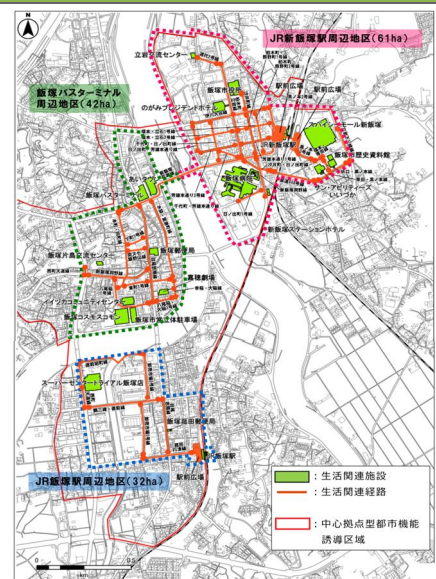
移動等円滑化促進地区の設定事例<福岡県飯塚市>



よく利用する施設・公園位置図



よく歩く経路



移動等円滑化促進地区

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

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

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

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

移動等円滑化促進地区の設定方法

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

移動等円滑化促進地区の設定事例<大阪府池田市>

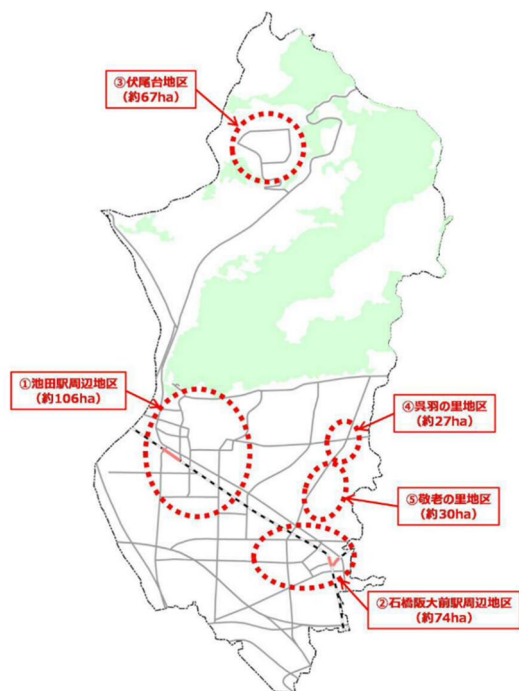
池田市では、立地適正化計画における施設や区域の位置付けをベースに、移動等円滑化促進地区や生活関連施設・経路を設定しています。

また、立地適正化計画においてもバリアフリーマスタープランや基本構想との連携を位置付け、バリアフリー化に向けた取組方針や誘導施策を記載するなど、他計画と併せてバリアフリーまちづくりを推進しています。

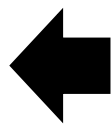
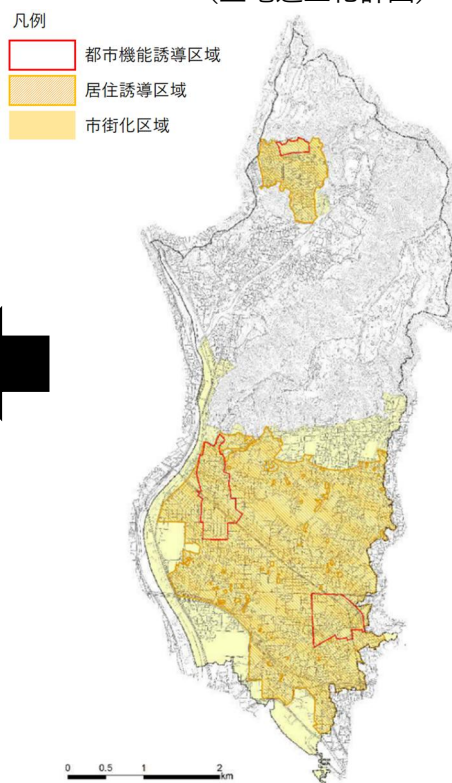
<移動等円滑化促進地区、生活関連施設、生活関連経路の設定の考え方>

- ① ・平成 18 年に作成した基本構想における主な施設及び**立地適正化計画における誘導施設**に加え、アンケート調査で抽出したよく行く施設・諦めている施設などを踏まえ、生活関連施設候補を選定。
- ② ・平成 18 年に作成した基本構想における重点整備地区及び**立地適正化計画における居住誘導区域**をベースに、徒歩圏内に①の生活関連施設候補のうち旅客施設又は特別特定建築物に該当するものがおおむね 3 以上存在する範囲を抽出
- ③ ・②で設定した範囲を概ね含むエリアを、行政界や道路、河川等を境界として移動等円滑化促進地区を設定
- ④ ・③で設定した移動等円滑化促進地区内に存する施設のうち、一定以上の規模かつ移動等円滑化を促進すべき施設を、生活関連施設として位置づけ、施設の用途により分類

<移動等円滑化促進地区>
(バリアフリーマスタープラン)



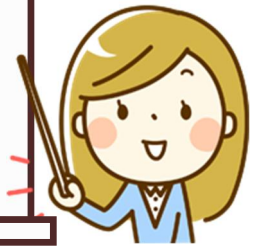
<居住誘導区域>
(立地適正化計画)



4-4 生活関連施設・生活関連経路の設定

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

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



Point

- ☞ 生活関連施設は、特定事業等の実施に関わらず高齢者や障害者等が利用する施設を設定し、まちの一体的なバリアフリー化を進めることが重要です。
- ☞ 生活関連経路が接続される施設だけでなく、地域の生活関連施設の集積度合いを示すためにも、移動等円滑化促進地区内の生活関連施設の把握に努めましょう。
- ☞ 生活関連経路は、全ての施設相互間の経路が設定できなくても、優先順位が高いものや位置づけの調整が整ったものから順次位置づけていくことが重要です。

生活関連施設の設定

生活関連施設は、公共・民間を問わず、様々な施設が該当します。そのため、生活関連施設を設定する際は以下のような事項を考慮する必要があります。

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、高齢者や障害者等だけでなく、妊産婦等（妊産婦・乳幼児連れ・ベビーカー利用者）の多様な来訪者が多いため生活関連施設としての優先度は高くなります。これらについて、**施設利用者数や入場者数を考慮し、生活関連施設として設定**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、率先して生活関連施設に位置づけることにより、民間事業者や住民への啓発を行う等、地域の移動等円滑化をけん引することが重要です。

いくつかの市町村では、**事前に利用者アンケート調査やヒアリング等を実施し、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、障害者等の利用が多い施設を選定する

老人ホーム・障害者支援施設等高齢者・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）地域活動支援センター等の高齢者・障害者等の利用が多い施設は、生活関連施設としての優先度が高いと考えられます。

想定される生活関連施設

区 分	種 類
官公庁等	都道府県庁、市役所・区役所、役場
	郵便局、銀行、ATM
	警察署（交番を含む）、裁判所
	市民・地区センター、コミュニティーセンター等
	都道府県税事務所、税務署
教育・文化施設等	図書館
	市民会館、市民ホール、文化ホール
	学校（小学校・中学校・高等学校・大学・特別支援学校等）
	公民館
	博物館・美術館・音楽館、資料館
保健・医療・福祉施設	病院・診療所
	総合福祉施設、老人・障害者福祉施設等
商業施設	大規模小売店舗等
	商店街等（地下街を含む）
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等
公園・運動施設	公園
	体育館・武道館その他屋内施設
その他の施設	結婚式場、葬祭場等冠婚葬祭に関わる施設
	観光施設
	路外駐車場

生活関連施設の設定にあたっての留意点

● 既に移動円滑化されている施設でも、生活関連施設として位置づける

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見直される可能性もあることから、**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必要があります**。

生活関連経路の設定

生活関連経路は、旅客施設からの動線だけでなく、旅客施設以外の施設間の移動のしやすさを高めるように経路を確保する必要があります。そのため、生活関連経路の選定の考え方としては、以下の3点が挙げられます。

より多くの人々が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等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

（上記以外で生活パターンに即したネットワークを選定する）

生活関連施設相互の連絡に配慮し、移動等円滑化促進地区内のネットワークを構成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。

隣接自治体との連続性を確保する

生活関連施設が隣接する自治体にある場合には、生活関連経路の連続性を担保しておくことが重要です。隣接自治体と密な協議により連続性のある生活関連経路の設定が望ましいと考えられます。

生活関連経路の設定にあたっての留意点

● 既に移動円滑化されている経路でも、生活関連経路として位置づける

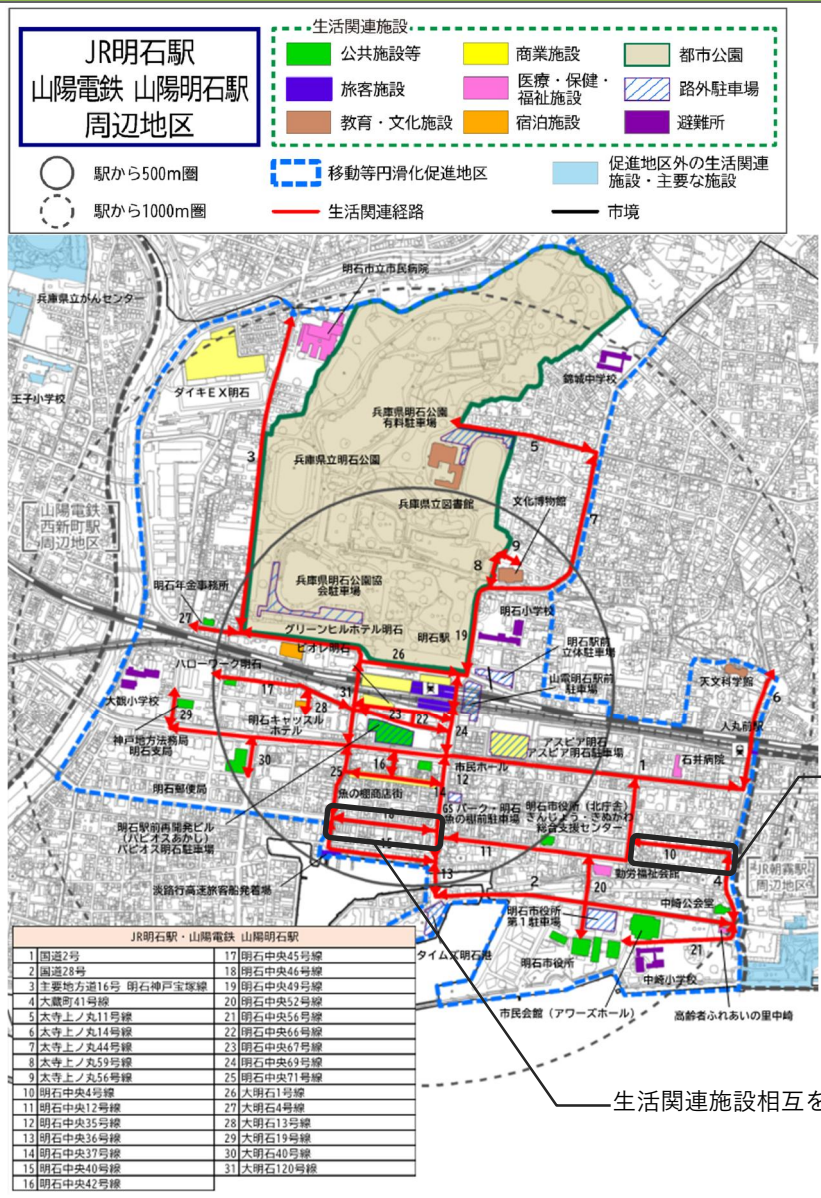
たとえ移動等円滑化が図られている経路であっても、生活関連施設との一体的な移動等円滑化を図る観点から必要と考えられる場合には、生活関連経路として位置づけることが望まれます。また、今後、移動等円滑化基準そのものがスパイラルアップにより見直される可能性もあります。したがって、**現状の経路が移動等円滑化基準に適合しているか否かにかかわらず、生活関連経路を設定することが必要**です。

● 特定道路への指定について

マスタープランにおける移動等円滑化促進地区内の生活関連経路は、地域の实情に応じて柔軟に設定できます。基本構想における重点整備地区内の生活関連経路は原則として全て特定道路として指定されることとなりますが、上記の生活関連経路の選定の考え方に基づいて選定される経路の位置づけを積極的に検討することが重要です。

なお、特定道路として指定する道路の要件には、生活関連経路の有無にかかわらず、2以上の特定旅客施設、特定路外駐車場、主な生活関連施設等を相互に連絡する主要な道路で、高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものや、この他、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路も含まれ、特に、前者については地方公共団体が国に情報提供を行う必要があります。

生活関連経路の設定事例 <兵庫県明石市>



明石市が令和元年度に作成したマスタープランでは、住宅地のなかを通る道路や、必ずしも生活関連施設相互を直接結ぶ経路ではない道路でも、日常的に利用が想定される道路等について、目的地までの複数のルート設定の考慮を含め、地域の実情に合わせた生活関連経路の設定を行っています。

住宅地のなかを通る道路

生活関連施設相互を直接結ぶ経路ではない道路

移動等円滑化の促進に関する事項

移動等円滑化促進方針の対象となる施設及び車両等において、どのような方針で移動等円滑化を図るのかについて記載する必要があります。

「公立の小中学校等」の位置づけについて

令和2年5月のバリアフリー法改正において、移動等円滑化基準への適合義務が課される特別特定建築物の一つとして、「公立の小中学校等」が追加されました（令和3年4月施行）。

近年、特別支援学校だけでなく、地域の小中学校の通常の学級や特別支援学級へ通う障害のある児童も増加しています。また、多くの学校が災害時の避難所としても指定されていることから、バリアフリー化がますます重要になっています。さらに、通学路や避難所に指定された場合の避難経路のバリアフリー化も重要です。

また、文部科学省が策定した「公立小中学校等施設のバリアフリー化に関する整備目標」（令和7年8月）では、障害等の有無にかかわらず、誰もが支障なく学校生活を送ることができる環境が整備されていることを目指すため、公立小中学校等のバリアフリー化に関する整備目標が定められています。令和12年度までの整備目標は下表の通りであり、同目標の達成に向けて、原則全ての学校設置者におけるバリアフリー化に関する整備計画や方針の策定を推進しています。

同目標の達成を図るためにも、マスタープラン又は基本構想を作成する担当部局は、教育関連部局等と連携の上、マスタープラン及び基本構想における生活関連施設として学校施設を位置付けることや、生活関連経路として通学路や避難所に指定された場合の避難経路を位置付けること等により、まちづくり全体の観点から学校施設のバリアフリー化に取り組むことが重要です。

<公立小中学校等のバリアフリー化に関する具体的な整備目標>

対象		令和7年度 (見込み)	令和12年度末までの目標
バリアフリー トイレ	校舎	77.2%	避難所に指定されている全ての学校に整備 ※ 令和6年度調査時点で総学校数の約97%に相当（数値目標）
	屋内運動場	51.3%	
スロープ等による 段差解消	門から建物の前まで	校舎	全ての学校に整備する※1
		屋内運動場	
	昇降口・玄関等から教室等まで	校舎	
		屋内運動場	
エレベーター	校舎	32.9%	要配慮児童生徒等※3が在籍する全ての学校に整備 ※ 令和6年度調査時点で総学校数の約43%に相当（数値目標）
	屋内運動場	72.4%	要配慮児童生徒等が在籍する全ての学校に整備 ※ 令和6年度調査時点で総学校数の約78%に相当（数値目標）

※1 小修繕や、段差解消機または既製品のスロープ等による対応を含む。

※2 エレベーター整備数には、1階建ての校舎、屋内運動場を含む。

※3 円滑な移動等に配慮が必要な児童生徒及び教職員を指す。

4-5 心のバリアフリー

高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活ができるようにするためには、施設整備（ハード面）だけではなく、高齢者、障害者等の特性を理解し支え合うという「心のバリアフリー」が重要です。

マスタープランでは移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の必要性や実施主体、取組内容等を具体的に記載することが必要です。



Point

- ☞ すべての国民が、高齢者や障害者等に対して生活場面に応じた創意工夫、柔軟な対応を講じていくことが大切です。
- ☞ 令和2年5月のバリアフリー法改正により、必須記載事項にもなったため、「心のバリアフリー」に対する理解を深めるために、その必要性について丁寧に説明するとともに、次のステップとして、実際の行動に移していくための多様な施策を推進しましょう。

「心のバリアフリー」とは

施設のバリアフリー化に代表されるハードの整備が進んでも、高齢者や障害者等に対して、国民ひとりひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し、接することができなければ、真の意味でのバリアフリー化は図れません。

「心のバリアフリー」とは、ユニバーサルデザイン2020行動計画（平成29年2月ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定）に記載されているとおり、**様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと**を意味しており、当該行動計画においては、次の3点が「心のバリアフリー」を体現するためのポイントとして示されています。

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

（「ユニバーサルデザイン2020行動計画」抜粋）

■ 障害の社会モデル

障害者が日常・社会生活で受ける制限は、社会における様々な障壁と相對することによって生ずるものという考え方を「障害の社会モデル」と言います。

この障害の社会モデルの考え方は、平成 18 年に国連総会で採択された「障害者の権利に関する条約」において提示され、日本では、同年に制定されたバリアフリー法の理念として盛り込まれたほか、条約の締結にあたり平成 23 年に改正された「障害者基本法」で明確化され、平成 25 年に制定された「障害者差別解消法」で具体化されているほか、UD2020 行動計画でも、その考え方が明確に記されています。

障害者にとって社会にある障壁は、事物、制度、慣行、観念等の様々なものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を受ける状態をつくっており、**社会の責務として、この障壁を取り除いていく必要**があります。

このような考え方に従い、高齢者、障害者等の利用者の立場に立って、社会的障壁を取り除いていくために何が必要か考えて必要な施策を検討することが重要です。

■ 「心のバリアフリー」の取組の推進に当たっての関係者の基本的な役割

移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の取組を推進する際には、まず、高齢者、障害者等が社会の中でどのように生活しているかを認識することが大切です。その上で、国、地方公共団体、施設設置管理者、住民のそれぞれが、どのような役割を期待されているのか、担っていくべきなのかを理解することが重要です。関係者の基本的な役割については、基本方針の五の 2 に記載されています。

なお、令和 2 年 5 月のバリアフリー法改正により、**国、地方公共団体、施設設置管理者及び国民のそれぞれの責務**として、車両の優先席、車椅子利用者用駐車施設等の移動等円滑化が図られた施設について、高齢者、障害者等の円滑な利用を確保するために必要となる適正な配慮についての広報活動及び啓発活動を行ったり、適正な配慮を行ったりすることが求められることとなりました（令和 3 年 4 月施行）。

マスタープランにおいて、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」について記載する際には、関係者の基本的な役割や求められる責務を理解した上で、関係者間で十分認識をすり合わせながら進めることが重要です。

■ マスタープランに記載する「心のバリアフリー」に関する基本的な内容

面的なバリアフリー化を図る上では、ハード面の整備のみならず、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」などのソフト対策が不可欠であるため、基本方針の三の 4 にもあるとおり、次の事項を記載することが重要です。

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

- ① 住民や生活関連施設の職員等の関係者が、困っている高齢者、障害者等を手助けすることや、車両の優先席、車椅子利用者用駐車施設等の移動等円滑化が図られた施設を高齡

者、障害者等が円滑に利用できるように配慮することなど、住民その他の関係者の理解及び協力が必要であること。

- ② 市町村や移動等円滑化促進地区内の施設設置管理者等が、児童、生徒等への教育活動や、住民、職員等に対する啓発活動等を行うことが重要であること。

(2) 住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保に関する関係者の取組

次のとおり、市町村や生活関連施設の施設設置管理者、住民等の関係者ごとに、可能な限り具体的に記載することが望ましいです。

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

「心のバリアフリー」に関する記載事例 <岩手県遠野市>

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

【基本方針1】ともに支え合う心のバリアフリーの推進

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

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

<方向性>

- ・パラスポーツの体験により、障がい者への理解を深めるとともに、パラスポーツを通じて障がいのある人との交流を図り、心の障壁を取り払うように努めます。
- ・市民に幅広くバリアフリーへの意識を高めるための「障がい理解教室（研修）」を開催するほか、関係団体等の活動紹介などを市広報・HP等を通じて行い、市民に対する教育活動・学習機会を提供していきます。取組の実施に向けては関係機関との密接な連携を図ります。



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

「心のバリアフリー」に関する記載事例 < 奈良県奈良市 >

③こころのバリアフリーを実現するひとづくり

個人がその心身の特性や考え方にとらわれることなく、人格と個性が尊重される、多様性のある共生社会を目指し、年齢や障害の有無などに関わらず、だれもが我が事として支えていく意識の醸成や教育を推進します。

★こころのバリアフリーのポイント★

- ・心の中にある差別や偏見、理解不足といった心の障壁(バリア)を取り除き、適切な意識と正しい知識を持つことで、自分が何をすべきかがわかります。
- ・ひとりひとりが他者を理解し、まごころをもって配慮や行動をすることが重要です。

●配慮の必要性を示すマークの普及啓発

その人の状況を伝えるさまざまなマークの意味を周囲が正しく理解し、必要な援助を受けたり、行ったりできるよう普及啓発に取り組みます。



図 6.6 マタニティマーク



図 6.7 ヘルプマークの啓発



図 6.8 窓口での対応表示例

●認知症施策

認知症について正しく理解し、認知症の方やその家族をサポートできるような資質を保持し、自分のできる範囲で活動することを目的とした「認知症サポーター養成講座」の開催や、認知症の人やその家族、地域住民、専門職など、だれもが集える場として「認知症カフェ」が開催されています。



（認知症の人を支援する「目印」として、ブレスレット（オレンジリング）を認知症サポーター養成講座受講修了者にお渡ししています。）

奈良市のマスタープランでは、移動等円滑化の促進に向けて、奈良市が目指す姿とこれを実現するための3つの指針を掲げており、3つのうちの1つとして、「こころのバリアフリーを実現するひとづくり」を位置づけ、マークの普及啓発やこころのバリアフリー教育、認知症施策などを関係する取組を記載しています。

●こころのバリアフリー教育

奈良市内の小中学校等さまざまな教育機関で実施する学習を通して、高齢者や障害者、外国人等に関する問題について、自身の課題として考える機会を持ち、当事者の立場に立つことの大切さを理解し、人権と共生のまちづくりに向けて行動する意欲や行動力を養うとともに、違いを個性として捉えられる豊かなこころを培います。

「心のバリアフリー」に関する取組の記載事例 < 山口県宇部市 >

宇部市が令和元年度に作成したマスタープランでは、「心のバリアフリー」の取組について、①市民、②事業者、③行政のそれぞれが取り組みを行うべきスタンスや、具体的な取組内容を主体ごとに明確に書き分けて示しています。

1) 心のバリアフリーの取り組み

高齢者、障害者、外国人等が安心して日常生活や社会生活を行うためには、施設整備（ハード面）だけではなく、市民一人ひとりが心のバリアを取り除き、お互いに理解を深め支えあふ「心のバリアフリー」が重要です。

そのためには、地域での取り組みや学校等における福祉教育を充実する必要があり、市民、事業者、行政がそれぞれの立場で協力して取り組むことが大切です。

①市民による心のバリアフリー

多機能トイレの利用マナーや自動車・自転車の運転マナー、障害者用駐車施設の利用等についても思いやりのある行動が必要です。

市民一人ひとりが高齢者や障害者、外国人等の立場に立った心のバリアフリーに向けて、意識を醸成していくため、「自分ができること」を考え、行動できるような取り組みを推進します。

【取り組み内容】

- ◆ 障害者理解講座やふれあい活動への参加、手話・点字等の養成講座に参加するなど、自分のできる支援を行います。
- ◆ 駅やバス停、ショッピングセンターなどで、支援を必要としている人がいたら、「何かお手伝いすることはありますか」と声をかけます。

②事業者による心のバリアフリー

公共交通施設での高齢者、障害者、外国人等への配慮ある対応や介助の充実、また、店舗や職場などの事業者による高齢者、障害者、外国人等への配慮など、社員・職員教育をはじめ、利用者の立場に立った心のバリアフリーに向けた意識を醸成するための取り組みを推進します。

【取り組み内容】

- ◆ 障害や認知症についての知識や接遇の配慮を学ぶことにより、職場における接遇や周囲への啓発に活かします。
- ◆ 点字や多言語メニューの作成、筆談、手話でのコミュニケーションなど障害者、外国人等が利用しやすいサービスの提供に努めます。

③行政による心のバリアフリー

市民一人ひとりがバリアフリーへの理解を深め、お互いが相手を理解し、尊重することができる「心のバリアフリー」を推進するため、市広報紙や市ホームページ等を通じて、高齢者や障害者に対する知識や理解を促すなど、広報・啓発活動を行います。また、移動等円滑化のための事業に対する支援措置の充実を図ります。

児童、生徒等にバリアフリーの必要性やバリアフリーの心を育てる教育の推進を行うなど、広く市民に心のバリアフリーの意識を醸成するための取り組みを推進します。

【取り組み内容】

- ◆ 市の広報紙やホームページをはじめ、テレビや新聞など各種メディアを活用して配慮の取組を紹介するなど、共生社会のまちづくりに向け広報活動を展開します。
- ◆ 点字メニューの作成や手話通訳の設置費用など、コミュニケーション支援に要する費用を助成します。
- ◆ 保育所、幼稚園、小・中学校、高等学校、および高等教育機関での講演やふれあい活動を実施し、若い世代に対する障害者理解を推進します。
- ◆ 「情報バリアフリー化の手引き」に基づき、高齢者、障害者への情報保障に取り組みとともに、窓口業務、会議、イベント等においても、障害の特性に応じた適切なコミュニケーション支援を実施します。
- ◆ 「登録バリアフリー施設」「コミュニケーションボード」「ヘルプカード」「ヘルプマーク」等の活用を奨励します。
- ◆ 市の広報など行政情報の多言語化に取り組みとともに、外国人向けの相談窓口を設置します。
- ◆ 公共交通事業者を対象としたバリアフリー研修を実施します。

「心のバリアフリー」に関する施策

マスタープランに記載する具体的な「心のバリアフリー」に関する施策については、基本方針に定めるほか、以下のような多様な広報・啓発・教育活動を、地域の実情に応じて選定して位置づけていくことが重要です。

なお、移動等円滑化促進地区の移動等円滑化に資する取組であれば、移動等円滑化促進地区外で行うものや、生活関連施設の職員や通勤者等移動等円滑化促進地区の住民以外の者を対象としたものも記載することができますので、施策の検討の際の参考としてください。

(1) 実際に行動につなげるための支援となる幅広い教育活動の推進

- 支援を必要とする方を実際に誰もが手助けできるようにするため、その方法等を解説した住民向けのマニュアルの作成・普及
- 児童生徒と障害者、高齢者や幼児等との交流の促進や、車椅子、アイマスクを用いた体験活動等小学校・中学校・高等学校における教育活動の推進
- 実際に公共交通機関等を活用しながら、障害者や高齢者等の移動の困難さを疑似体験するとともに、サポートの方法等について学ぶ「バリアフリー教室」の開催
- 障害者、高齢者や子ども連れの人等の移動や切符購入のサポート等を行うボランティア活動に対する取組の支援
- 当事者参加型の教育プログラム（ブラインドサッカーやフロアバレー、ボッチャ等）等を通して、障害のない人が当事者と関わりを持つことで障害者の特性を理解できる取組の推進
- マニュアルや教育プログラムの普及・啓発等を通じて、行政機関や企業等の職員が様々な人の多様なニーズに対応したきめ細やかな配慮と対応をできるように取組を推進

(2) 理解を深めるための啓発・広報活動の推進

- バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に関する功績のあった者に対する表彰等による優れた取組の普及・啓発の促進
- 障害者が利活用する用具や補助犬に加えて、各種障害を対象としたマーク・高齢運転者標識・マタニティマーク・ベビーカーマーク等の普及を通じた、障害者、高齢者、妊婦や子ども連れの人等の抱える困難やそのニーズの理解の促進
- 住民の正しい理解を深めるための啓発・広報活動の実施

啓発・広報活動の事例

「心のバリアフリー」に対する理解を深めるための啓発・広報活動の一環として、パンフレットの作成が挙げられます。国土交通省では、『「こころのバリアフリー」ガイドブック』や「コミュニケーションハンドブック」等のパンフレットを作成し、配布を行っています。

教育活動の事例 <秋田県秋田市>



平成 26 年度よりバリアフリーへの理解を深めてもらおうと、秋田市内の小学校を対象にバリアフリー教室を開催しています。車いす体験や高齢者擬似体験と介助体験（視覚障害者への介助）等を通して、高齢者や障害者が感じる大変さを学びます。また、このような学習からバリアフリー化の必要性を理解してもらうことを目的としています。

ヘルプカードの事例 <東京都>

ヘルプカード（表面）東京都標準様式で指定する記載内容



東京都の標準様式により指定内容を記載するゾーン

- ① ヘルプマーク ————— 指定（東京都から提供）
- ② メッセージ「あなたの支援が必要です。」 ——— 指定（東京都から提供）
- ③ 文字「ヘルプカード」 ————— 指定（東京都から提供）

【裏面の項目例】

- 氏名
- 緊急連絡先
- 障害・病気の名前と特徴
- 血液型
- かかりつけ医
- 薬について
- ○○して下さい。
- ○○が苦手です。
- 禁忌（アレルギー等）
- 自由記述
- この手帳を自分が記入した日
- 障害に関するシンボルマーク



ヘルプマーク

※ヘルプマークは、外見上障害等が分からない人々が、周りに配慮を必要なことを知らせることで、援助を得やすくなるよう、東京都が作成したマークです（H24.10～都営大江戸線を皮切りに拡大しています）。

ヘルプマークを活用し、緊急連絡先や必要な支援内容等が記載された「ヘルプカード」は、障害のある方等が災害時や日常生活の中で困ったときに、周囲に自己の障害への理解や支援を求めるためのものです。

東京都では、障害のある人が「ヘルプカード」を所持し、都内で统一的に活用できるよう、標準様式を策定しています。

<ヘルプカードの意義>

- ・本人にとっての安心
- ・家族や支援者によつての安心
- ・情報とコミュニケーションを支援
- ・障害に対する理解の促進

<ヘルプカードの活用場面>

- ・災害のとき（災害発生時や避難生活の時）
- ・緊急のとき（道に迷った時、パニックや発作の時）
- ・日常的に（ちょっとした手助けがほしい時）

参考：東京都福祉保健局

1.4 心のバリアフリーの推進

多様な市民が交流するイベント等の開催

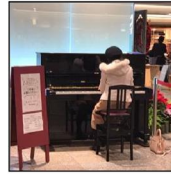
障害当事者等も含めた多様な市民が共に参加し、楽しむことができるイベント等の交流の機会を設け、様々な障害への理解を深めるとともに、市民の交流やまちの賑わいを創出します。



アートシブ明石(障害当事者の作品展示)



ユニバーサルフットサル



ストリートピアノ(イメージ)

講演会やフォーラム等の開催

市民がユニバーサルデザインや障害特性について学び、これからのまちづくりについて自主的に考え、行動するための気づきの場を提供するため、講演会やフォーラム等を開催します。



あかしユニバーサル交流会(フォーラム・パネルディスカッション)

多様な人々の特徴や接し方の理解促進

本市ではこれまで、市職員、民間事業者、高校生等を対象に、障害者や高齢者など、多様な人々の特徴を理解し、接し方や配慮を身につけるため、「ユニバーサルマナー検定」の受講機会を提供してきました。より多くの方々に理解が広がるよう、対象者を検討しながら、今後も受講機会を提供していきます。

また、民間事業者の「ユニバーサルマナー検定」の受講機会を増やし、利用者がまちを楽しむことができる接遇スキルの向上を図ります。



特別授業「I'm POSSIBLE」プログラム



手話体験教室

先導的共生社会ホストタウンに認定されていたり、国連のSDGs（持続可能な開発目標）の理念に基づき「SDGs 未来安心都市・明石」を掲げて様々な取組を先進的に進めている明石市では、令和元年度に作成したマスタープランの中に、市民の理解を深めるための啓発活動として、交流イベントの開催、講演会やフォーラム等の開催を行ったり、実際の行動につなげるための気づきの機会を創出するために、バリアフリー教室の開催やユニバーサルマナー検定の受講機会の創出、市職員による出前講座など、多種多様な取組が記載されています。

障害者差別解消法における合理的配慮の記載例 <東京都杉並区>

杉並区では、障害者差別解消法における合理的配慮の提供が法的義務となったことを基本構想に記載し、その取組事例として職員研修の実施の様子をコラムで掲載しています。

○職員の意識向上

区職員に対して、「杉並区における障害を理由とする差別解消の推進に関する職員対応要領」の周知徹底を図るとともに、障害理解を深める研修を実施するなど、職員の意識の向上に努めます。

【コラム】職員研修の実施

○「障害者への合理的配慮を考える」職員研修会

- ・障害者差別解消法により、区職員に合理的配慮の提供が義務付けられる一方で、職員の認知度は依然として十分ではないため、職員研修を毎年実施。
- ・令和4年度は、全盲の役者を有する劇団を招き、障害者と接する際に必要な「気づき」や「行動」等を寸劇で学ぶワークショップ*形式の研修会を行った。



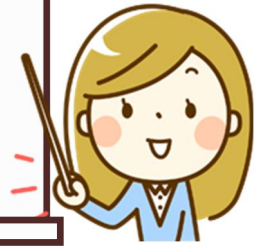
地方運輸局等が実施するバリアフリー教室もご活用ください

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

4-6 届出制度について

マスタープラン制度では、交通モード（移動手段）間の移動が行われる施設（＝交通結節点）である旅客施設及び道路（駅前広場等）に関し、改良等を行う場合について、一定の要件のもとに事前の届出義務を課しています。

これは、移動等円滑化促進方針と整合のとれたものにする事で、施設間の移動の連続性を担保することを目的としたものです。



Point

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

■ 届出制度の概要

公共交通事業者又は道路管理者は、マスタープランの区域において、旅客施設[※]や道路[※]の改良等であって、他の施設と接する部分の構造の変更等を行う場合に、**当該行為に着手する30日前までに市町村に届け出なければなりません。**

市町村は届出に係る行為がバリアフリー化を図る上で、支障があると認めるときは行為の変更等の必要な措置を要請できることとしています。

なお、施設設置管理者に対する過度な要請を防ぐため、下記に留意することが重要です。

- マスタープラン作成の際に関係者（高齢者・障害者を含む。）の意見を十分に踏まえたものとする
- 要請はあくまでマスタープランの内容との整合を図る観点から行うこと
- 道路、旅客施設間でどのように接続をすべきかがわかるよう、マスタープランに方針を具体的に記載すること

※ 旅客施設は生活関連旅客施設に限られる。また、道路は、生活関連経路である道路法による道路に限られる。

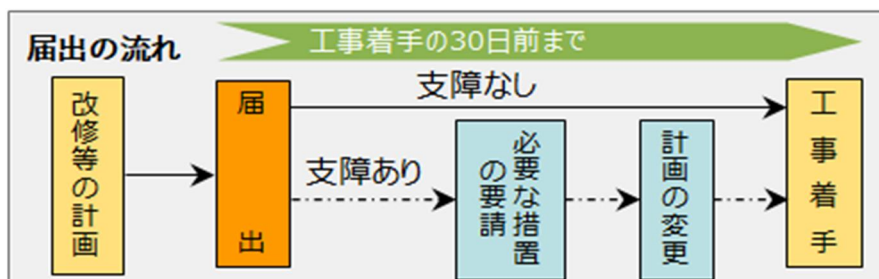


図 届出制度の流れ

届出制度の対象の指定

市町村は届出対象について、届出義務者が容易に判断できるよう定めることが必要です。また、届出をした者に対し要請をする場合は、マスタープランに記載されている内容との整合を図る観点から行うことが重要です。

また、具体的な届出を要する対象の範囲は下記のとおりとなります。

● 旅客施設：生活関連施設である旅客施設（以下「生活関連旅客施設」という）のうち、下記の範囲

【政令第 25 条第 1 号】

- ・他の生活関連旅客施設との間の出入口
- ・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との間の出入口
- ・バリアフリールート of 出入口

● 道路：生活関連経路である道路のうち、下記の範囲

【政令第 25 条第 2 号】

- ・生活関連旅客施設の出入口又は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

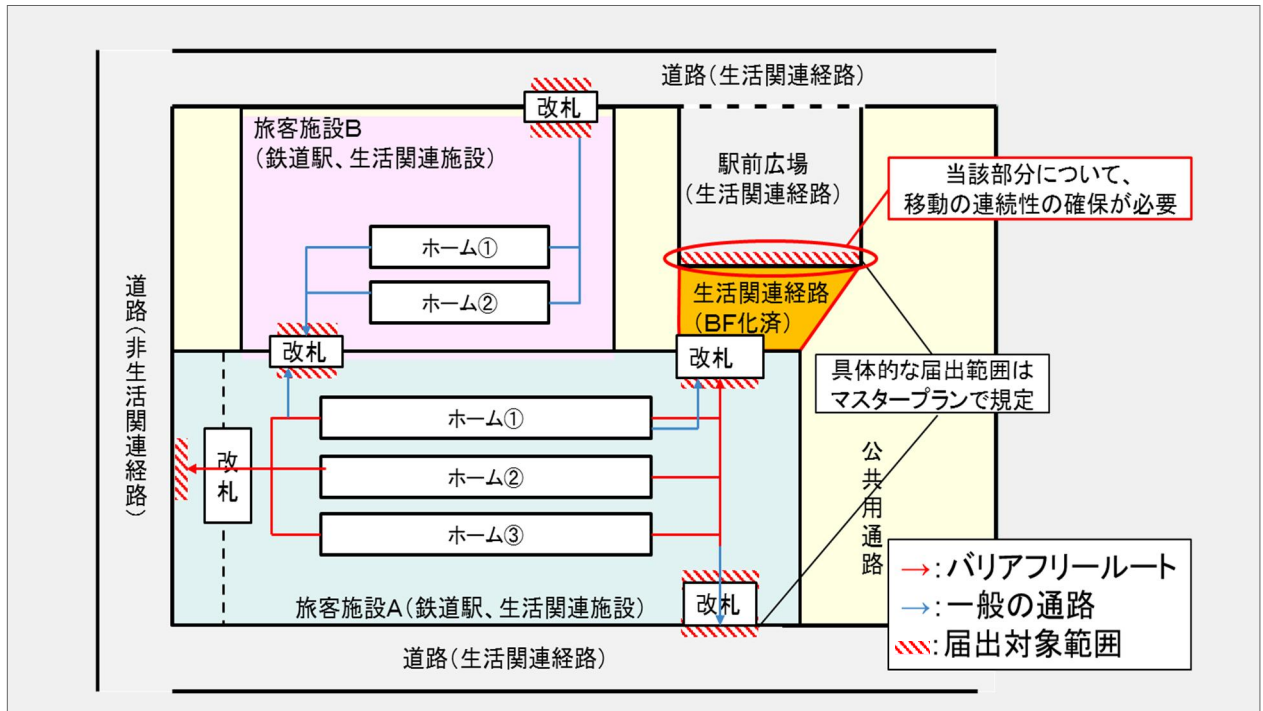


図 届出対象のイメージ

マスタープランにおける届出制度の記載事例 <三重県伊勢市>

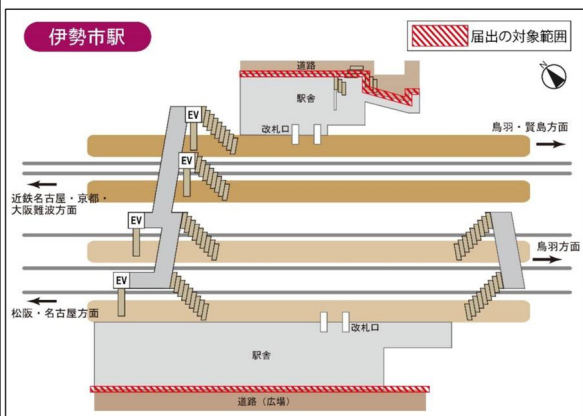


図 11 伊勢市駅における届出制度の対象範囲

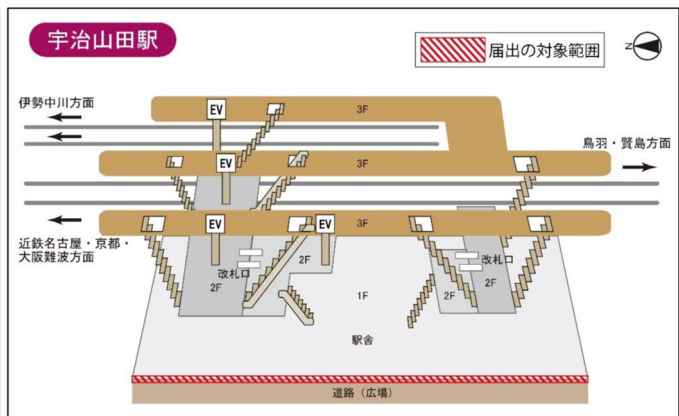


図 12 宇治山田駅における届出制度の対象範囲

伊勢市駅における届出制度の対象範囲

宇治山田駅における届出制度の対象範囲

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

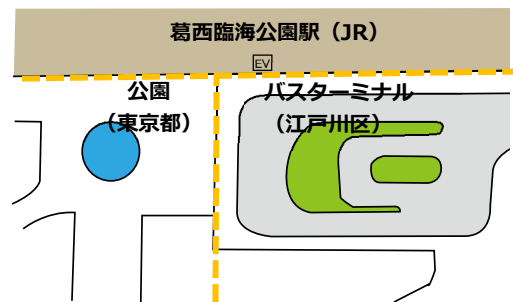
※ 詳細な届出範囲は、事業実施の際に事業者等との管理区分等を踏まえ、協議のうえで、確定するものとしているとのこと。

施設間連携（駅・公園・バスターミナルの連携）の事例 <東京都江戸川区>

- 江戸川区、東京都、JR 東日本の連携により、葛西臨海公園駅前・公園・バスターミナル歩道における勾配が改善し、各施設の移動の円滑化を実現。
- バスターミナルから駅や公園利用者の動線を確保するため、公園側や車道上に迂回ルートを設置するなど利用者の動線を妨げないように各事業者の実施工事で工程調整が必要になった。
- 東京都が主体となって定期的な会議を実施し、設計段階から工事の段取りを事前に調整することで、駅や公園利用者の動線を妨げることなくスムーズに施工することができた。



駅構内側の路面がバスターミナル・公園側の路面より最大で 45cm 高く、傾斜のきついスロープとなっている。

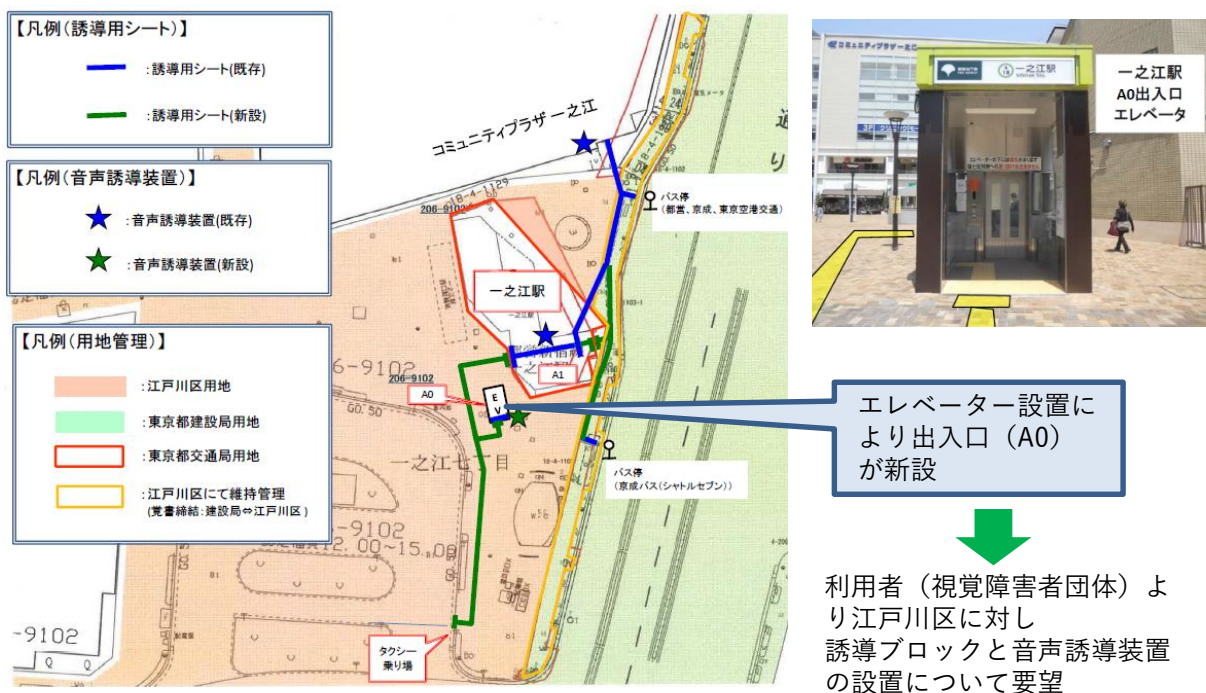


オリンピック・パラリンピックのアクセシブルルートとして駅～バスロータリー～公園の勾配を 5% 以内にする必要があり、駅、公園、バスターミナルの接点で 20cm のかさ上げを実施

※ 葛西臨海公園はカヌー・スラローム会場

施設間連携（駅・タクシー乗り場・バス停の連携）の事例 <東京都江戸川区>

- 江戸川区、東京都（交通局・建設局）による連携により、一之江駅の新設出入口周辺の駅・タクシー乗り場・バス停・駅前施設間で連続した視覚障害者誘導用ブロックと音声誘導装置を設置し、移動の連続性を実現。
- 東京都（交通局・建設局）の用地にわたる工事となるが、区が東京都を訪問し、利用者の要望の背景や一体的な整備の必要性について説明したことで、連携した整備が可能となった。
- 駅構内は交通局にて整備し、公道側へ新規に敷設するものと連続するよう調整を行った。建設局管理の歩道部については、維持管理を区が行うという覚書を締結していることから、視覚障害者誘導用ブロックの線形や材質等について協議を行った。
- 確実に利用してもらえるものが手戻りなく敷設できるよう、要望があった利用者と区でフィールドワークを行い、視覚障害者誘導用ブロックの線形や音声誘導装置の案内文を決定した。



<フィールドワークの内容>

- 利用者（視覚障害者団体）の要望から区で視覚障害者誘導用ブロックの線形を考えた後、利用者と現地でフィールドワークを行い、計画している線形について説明しながら一緒にたどってみることで、要望に沿っているか、使いやすいものであるかを確認した。
- 同様のフィールドワークは、線形を確定させる前に再度最終確認として実施している。
- 音声誘導装置については、区が考えた案内文を実際に読み上げ、利用者にとってわかりやすい表現かどうか確認した。

4-7 施設設置管理者からの情報提供について

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



Point

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

市町村による情報の収集、整理及び提供

市町村は、バリアフリーマップ等を作成するため、施設設置管理者に対してマスタープランに基づき、情報の提供を求めることが出来ます。

- ・公共交通事業者等及び道路管理者：義務
- ・路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等：努力義務

情報提供の対象は、バリアフリーの設備の有無及びその設置箇所その他高齢者、障害者等が当該施設を利用するために必要となる情報となります。

また、市町村は、施設設置管理者に求める情報提供の内容を定めるにあたっては、協議会を活用するなどにより障害者、高齢者等及び施設設置管理者等の意見を十分に反映するよう努めるとともに、**施設設置管理者に過度な負担が生じないように配慮しつつ、高齢者、障害者等にとって必要な情報が得られるよう留意**することが必要です。

なお、施設設置管理者に情報提供を求める際には、提供すべき事項等を明確にすることが必要です。

情報提供の事例（毎年施設設置管理者からの情報提供の仕組み）＜山口県宇部市＞

1) 施設設置管理者からの情報提供

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

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

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

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

2) 情報の整理及び提供

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

なお、各施設設置管理者は、当該年度の末日までに市への報告をお願いします。

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

市は各施設設置管理者あてに年度の末日までに市への情報提供を行うよう協力依頼を行っています。

■ バリアフリーマップについて

高齢者、障害者等が利用可能な施設や経路を選択できるようにするためには、これらの施設や経路が所在する場所を示したバリアフリーマップ等を作成することが効果的です。このため、市町村は積極的に施設等のバリアフリー情報を収集の上、バリアフリーマップ等を作成し、住民・利用者に提供することが重要です。

○ バリアフリーマップ作成マニュアル

バリアフリーマップの作成にあたっては、地域の高齢者、障害者団体等の協力を得て、実情や利用者の使い勝手を考慮し、必要な記載事項を整理する必要があります。

マスタープランや基本構想に基づいて、バリアフリーマップを作成しようとする場合には、「“みんなで作る”バリアフリーマップ作成マニュアル～市町村による一元的なバリアフリー情報提供の手引き～」をご活用ください。

URL :

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000222.html



○ バリアフリー情報のデジタル化

現在、バリアフリーマップは複数の市町村で独自に作成されており、その仕様は様々です。効率的・効果的にバリアフリー情報を収集・公表するためには、積極的にデジタル技術を活用し、定期的に最新情報に更新することが重要です。

下記の内閣府のホームページ上に、都道府県・指定都市等のバリアフリーマップ等を掲載しているウェブサイトのリンクを掲載しています。

内閣府：まち（都道府県・指定都市バリアフリーマップ等ホームページ一覧）

URL：<https://www8.cao.go.jp/souki/barrier-free/link/bfhpkken.html>

バリアフリーマップの事例<大阪府高槻市>

マップ

歩道幅狭小 70センチ

持ち運びやすい A5サイズ

施設情報

・飲食商業施設も含め53施設を掲載
・写真、トイレ情報を充実

お菓子のアトリエ 遊心

段差	なし	入り口幅	70cm
スロープ・斜路	無	エスカレーター	一
出入口の種類	手動	点字ブロック	無
駐車場	有	点字案内板	無
駐輪場	有	音声案内	無
手すり	無	多目的シート	無
ベビーカー	無	非常呼び出しボタン	無
		洋式便器	無

高槻市 HP

高槻市では、地図において、施設の場所を示すとともに、具体的にどのようなバリアフリー化がとられているかを情報として提供している。

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

市民センター

あすりあ遠野

本庁舎

こびあ・こびあ行啓

障害当事者を含む住民によるまち歩き点検の結果

小学生によるまち歩きの様子

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

施設情報等をデジタル化している事例 <兵庫県神戸市>

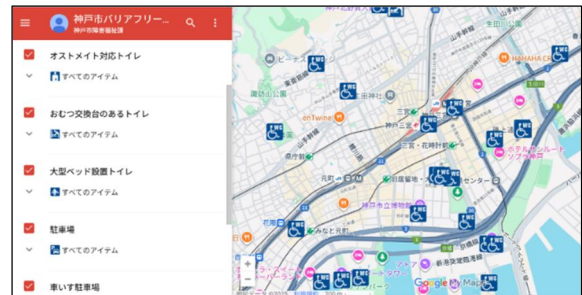
神戸市では、市のHPにおいて「こうべバリアフリー情報」を掲載しており、区別または種別の一覧から市の公共施設を選択すると、各施設のバリアフリー情報（エレベーター、トイレの設置状況など）やその他基本情報（所在地、地図へのリンクなど）を見ることができます。

また、神戸市の各担当部署がGoogleマイマップを活用してバリアフリー情報をまとめているため、Googleマップ上で利用したいバリアフリー設備（例：オストメイト対応トイレ、大型ベッド等）から公共施設を探ることができます。その他、公共施設のデータだけでなく、店舗や飲食店の情報もあわせたバリアフリーマップを公開しています。

(3) 心のバリアフリーに関する事業計画

心のバリアフリーに関する事業は、以下のとおりです。

分類	実施事業
参加・経験を通じたバリアフリー、介助等に関する理解を深めるための心のバリアフリー教育	UD出前授業(こうべ市民福祉振興協会)
	みち・みず・みどりの学校(建設局)
	福祉体験学習(教育委員会)
	バス営業所による体験学習(交通局)
	心のバリアフリー研修(福祉局)
	手話を学べる動画の配信(福祉局)
マナー意識向上に関する取り組み	手話啓発講座(福祉局)
	おもいやりゾーン(高齢者、障害者、子育て世帯優先の駐輪スペース)の設置(建設局)
	一部駐輪場にてシニアカーの受入を試験実施(建設局)
	放置自転車対策(建設局)
バリアフリー関連情報の発信	兵庫ゆずりあい駐車場制度(パーキング・パーミット制度)の普及啓発(福祉局)
	神戸市、各事業主のホームページ等へのバリアフリー情報の掲載(福祉局)
	「バリアフリートイレ」の情報発信(都市局)
	障がい者に関するマーク等の利用の普及啓発(福祉局)



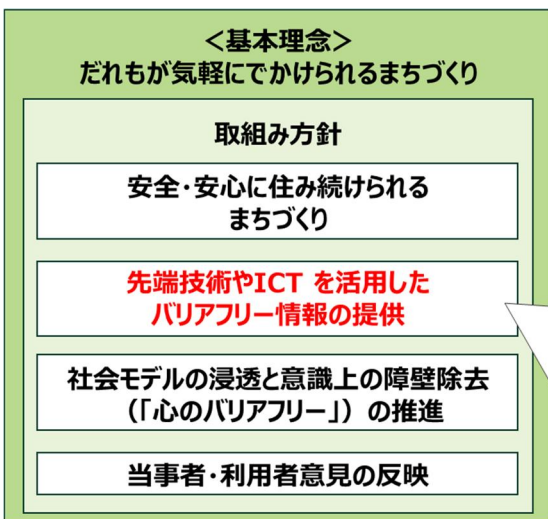
<こうべバリアフリー情報>

<基本構想の記載内容>

マスタープランにデジタル技術の活用を位置付けている事例 <大阪府豊中市>

豊中市のマスタープランにおいては、基本理念である「だれもが気軽にでかけられるまちづくり」の実現に向けた取組方針の1つとして、「先端技術やICTを活用したバリアフリー情報の提供」を掲げており、積極的にデジタル技術の活用を推進している。

<豊中市のマスタープランの取組方針等>



① バリアフリーマップの作成(見直し)

既存の「交通バリアフリーマップ」について、施設等のバリアフリー情報を収集し、マップの見直しに取り組むなど。

作成済 交通バリアフリーマップ(駅周辺)

今後

施設等のバリアフリー情報収集

バリアフリーマップの見直し



② 情報アクセス・コミュニケーションの推進

音声・音響案内、ピクトサイン、カラーバリアフリー、多言語表記等の情報アクセス環境の整備を引き続き推進するなど。



歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化（歩行空間ナビプロジェクト）

国土交通省では、歩行空間における段差などのバリア情報やバリアフリー施設の情報など、歩行空間を利用する人・ロボットの様々なニーズに対応する各種データのオープンデータ化を推進し、段差を避けた経路検索・案内やバリアフリー施設情報提供等の多様なサービスを通して、誰もが自律的に安心して移動できる包摂社会の実現に取り組んでいます。

<ほこナビプロジェクトのイメージ>

ICTの活用により誰もが自律的に安心して移動できる包摂社会を実現(イメージ)



(国土交通省 HP) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_mn_000002.html

4-8 情報アクセス・コミュニケーション

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

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



Point

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

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

情報アクセス・コミュニケーション施策

視覚障害者、聴覚・言語障害者等にとって、日常生活の場面における情報アクセス・コミュニケーションの保障や支援は十分とはいえません。障害者権利条約では、手話や文字表示、触覚等、意思疎通のある形態、手段、様式をコミュニケーションと定義し、自ら選択するコミュニケーションにより、表現及び意志の自由についての権利を行使することを確保する措置を取ると規定されており、より一層の支援の充実が求められています。

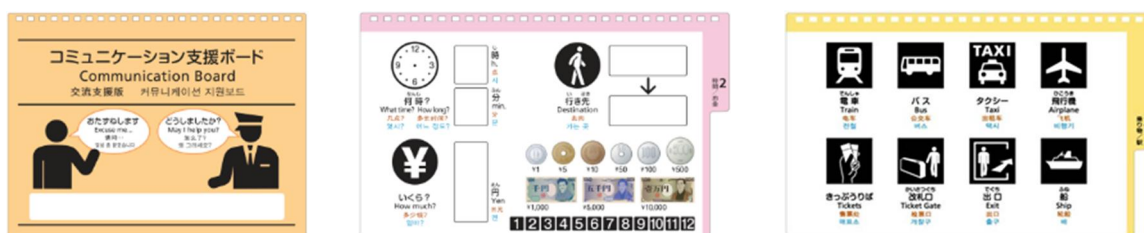
情報アクセス・コミュニケーション施策としては、**コミュニケーション支援ボード**を活用するといった身近な取組から、**情報提供装置や ICT を活用する等のハード整備と一体化した取組**まで、様々な形態が考えられます。

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

コミュニケーション支援ボードの事例 <交通エコロジー・モビリティ財団、東京都荒川区>



知的障害、発達障害、聴覚・言語障害や高齢者、日本語のわからない外国人等の交通機関利用者が様々な場面においてコミュニケーションを円滑に行うためのサポートツールとして作成されたコミュニケーション支援ボード。（交通エコロジー・モビリティ財団）



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

ソフト施策と一体化した取組事例（遠隔手話サービスの公共交通機関への導入）<鳥取県・JR西日本>



短時間の用事や急に必要に迫られた場面等、手話通訳者の派遣を頼みにくい場面でも手話を利用できるよう、タブレット型端末のテレビ電話機能を通じてろう者と窓口職員がコミュニケーションをとるためのシステムを導入。

（平成 27 年度国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰受賞）

公共施設・路線バス等への磁気誘導ループの設置



**補聴器・人工内耳をお使いの方へ
磁気伝導ループ（補聴支援システム）**

このバス（一部座席のみ）には補聴器・人工内耳を装着されている方に音声案内がはっきり聞こえる設備が設置されています。

※磁気ループ本体より約1mまでの対応となります。



耳マーク
音が不自由な方を表す
マーク



磁気伝導ループ設置マーク
(世界共通)

**磁気伝導ループ
(補聴支援システム)**

とは…

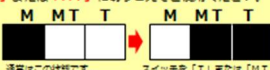
周りの騒音・雑音からの影響を少なくして、必要な音・声だけを正確に聴き取ることができる機器です。

補聴器・人工内耳をお使いの方へ

お使いの補聴器・人工内耳のスイッチを「T」または「MT」に切り替えてください。



※磁気伝導ループに対応していない補聴器等もございます。



通常はこの状態です。

スイッチを「T」または「MT」に切り替えていただくことで磁気伝導ループ（補聴支援システム）が作動します。

※バス降車の際は必ず「T」または「MT」から「M」にお戻しください。



※ 磁気誘導ループ：音声信号を電気信号に変え、ループアンテナ誘導磁界を発生させる磁気誘導無線システムのこと。補聴器等を付けた難聴者が騒音の大きな車内でも音声案内や運転手の声が聞き取りやすくなる。最近の劇場や会議室等にも設置されはじめています。

高松市及びバス事業者と協働し、市内を走るバスや高松市役所をはじめとした公共施設に磁気誘導ループ(※)を設置した。磁気誘導ループが設置されているバスには、聴覚障害者の方が当該バスを利用しやすいように「耳マーク」「磁気誘導ループ設置マーク」を車両の入り口に貼っている。

また高松市と連携して、磁気誘導ループが設置されている箇所を示した高松市の地図、バスの路線図、時刻表を作成している。地図には市役所をはじめ、市内の9カ所の施設が記載されており、各施設において無料配布を行っている。またバスの路線図、時刻表を掲載することで、磁気誘導ループが設置されているバスの利用促進、磁気誘導ループに対する理解の拡大を図っている。

(平成27年度国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰受賞)

情報保障の事例 <東京都荒川区、文京区、中野区>

色の変更、音声読み上げ等に対応したホームページ <東京都荒川区>

<文字サイズ・色合い変更ページ>
文字のサイズ

文字サイズを縮小する 文字サイズ変更	文字サイズを標準にする 文字サイズ変更
文字サイズを拡大する 文字サイズ変更	文字サイズを2倍に拡大する 文字サイズ変更

文字サイズ表示例:1段階拡大
文字サイズ変更時の表示サンプルです。

文字サイズ表示例:2段階拡大
文字サイズ変更時の表示サンプルです。

色合い

色合い表示例1 色合い変更	色合い表示例2 色合い変更
色合い変更時の表示サンプルです。 色合い表示例1(背景色:白,文字色:黒,リンク色:黒)	色合い変更時の表示サンプルです。 色合い表示例2(背景色:黒,文字色:白,リンク色:白)
色合い表示例3 色合い変更	色合い表示例4 色合い変更
色合い変更時の表示サンプルです。 色合い表示例3(背景色:黄,文字色:黒,リンク色:黒)	色合い変更時の表示サンプルです。 色合い表示例4(背景色:黒,文字色:白,リンク色:白)

様々な形式での情報提供 <東京都文京区、中野区>

【文京区バリアフリー基本構想】
(PDF ファイルとテキスト形式での情報提供)

「文京区バリアフリー基本構想」冊子

- [概要版\(PDFファイル; 3900KB\)](#)
- [表紙・目次\(PDFファイル; 237KB\)](#)
- [第1章策定の背景\(PDFファイル; 882KB\)](#)

「文京区バリアフリー基本構想」テキスト形式

- [概要版\(テキスト形式\)\(Wordファイル; 26KB\)](#)
- [本文\(テキスト形式\)\(Wordファイル; 98KB\)](#)

文京区のホームページでは、バリアフリー基本構想に関する情報を、PDF形式、テキスト形式で情報提供

【中野区バリアフリー基本構想】
(音声コード付き概要版の提供)

中野区
バリアフリー基本構想
概要版

平成27年4月
中野区

この冊子は音声コード付きです。右のマークが音声コードで、この位置を示すために切り込みを入れています。専用の読み上げ装置を使用して読み取ることで、音声で内容を聞き取ることができます。

中野区のバリアフリー基本構想は音声コード付きの概要版として配布

ハードと一体化した取組事例



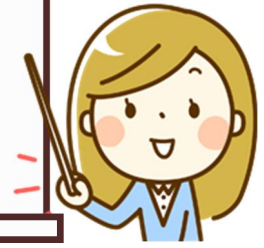
列車の到着時刻と在線位置を知らせる情報提供装置 (音声案内対応)



エスカレーター乗り場(降り場)を知らせる音声装置

4-9 地域特性等に応じた施策

移動等円滑化促進地区での取組内容は、「都市部」、「地方部」、「積雪・寒冷地」、「観光地」等、地域特性により求められる内容が異なります。マスタープランでは、これらの地域特性を十分に考慮した独自の取組や事業の実施が求められます。



Point

☞ 「都市部」、「地方部」では実状が異なるように、各地域の抱える課題は異なるため、それぞれの地域特性に応じた対応が必要になります。

地域特性による差異

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

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

- **鉄道駅のない自治体や、鉄道駅の利用者数が少ない自治体など、自動車为主要な移動手段となっている自治体**においては、駅を含まない地区におけるマスタープランを作成すること
- **生活圏が複数の自治体にまたがる地域**では、複数の自治体でマスタープランを共同作成すること
- **デマンド交通が移動手段として活用されている地域等**では、当該移動手段を考慮したマスタープランを作成すること
- **大規模な商業施設等がなく、小規模な店舗等が日常的に利用される地域等**においては、その規模に応じて、実施可能な取組をソフト面の取組も含めて計画に盛り込むこと
- **無人駅のある自治体**では、鉄道事業者等によるソフト面の取組を含めたマスタープランを作成すること

等が考えられ、それぞれの**地域特性を踏まえた計画とすることが重要**です。なお、今後、都市部を含め、さらなる少子高齢化の進展が見込まれることから、都市部においても、これらの考え方を参考に検討を進めることが求められます。

多くの観光客が訪れる施設等を含む地区においては、住民だけでなく国内外の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。また、移動等円滑化促進地区内に、都市計画法に基づく景観地区、風致地区等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。**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」等が含まれる場合**も、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等の措置とバリアフリー化の整合を図ることが重要です。

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

■ 地域特性等に応じた施策の事例

観光地の事例 <奈良県奈良市>



奈良県の東大寺では、車いすで通行可能とするため、参道の石畳の中央部を改修しているほか、大仏殿までのバリアフリールートが確保されています。寺社・仏閣は歴史建造物であることから、原状復旧が行えるよう、取り外し可能なスロープの設置等が行われています。

積雪・寒冷地の事例 <北海道滝川市>



積雪・寒冷地では、冬期の特定経路のバリアフリー確保が求められます。ロードヒーティングを設置できない場合は、特定経路の除雪作業を優先的に実施したり、滑り止めの砂箱を設置したりする等の対策が考えられます。滑り止めの砂の散布をボランティアが実施する等、ソフト面の対策も有効です。

地方部の事例 <岐阜県多治見市>



車いす使用者に対応している窓口カウンター



大人にも対応できる
大型ベッド・ベビーチェア付きトイレ

多治見市では、施設のバリアフリー基準を独自に定め、基準に達する施設を認定する際に「バリアフリー適合証」を発行しています。様々な人が施設等を安心して利用できるように情報提供するとともに、バリアフリーへの意識高揚を図ることを目的としたものです。

地方の都市であっても、創意工夫によりバリアフリーの進展に努めることができます。

都市部の連携事例 <東京都荒川区・台東区>

<荒川区における今後の台東区との連携の考え方について>

●現況調査における連携

南千住駅や三ノ輪駅と同様に、両区民が相互に利用している施設については、必要に応じて荒川区と台東区が共同で点検を行います。

●計画策定における連携

区境において、台東区の生活関連経路に連続する経路を荒川区でも生活関連経路に指定し、整備レベルや実施時期をあわせて連続したバリアフリー化を進めていきます。

●特定事業の進捗管理における連携

区境を連絡する部分の特定事業について、連携した事業推進を行うために、相互に進捗状況を共有できる仕組みを構築します。

南千住駅周辺地区バリアフリー基本構想策定の際に、台東区・荒川区の区界地区で両区民が連携してワークショップ（まち歩き点検）を実施しました。

両区民が使う施設や経路の点検を共同で行うことにより、課題や認識を共有しました。両区民の円滑な移動空間確保のために、整備時期や整備レベルの調整が図られています。

商店街を対象とした事例 <北海道札幌市>

札幌狸小路商店街の道路バリアフリー整備について

札幌狸小路商店街振興組合と札幌市は、「新・札幌市バリアフリー基本構想」(H21.3策定)に基づく商店街の道路のバリアフリー化を進めるに当たり、高齢者、障がい者等を含む歩行者が最優先との考えのもと、24時間歩行者専用化、許可を得て通行する荷捌車等が守る『車両通行ルール』の自主的作成や点字ブロックの道路中央敷設等、障がい者等にやさしい商店街を整備。

1. 事業の概要

○道路のバリアフリー化

- ・事業区間：市道南2・3条中通線(狸小路1〜7丁目、L=900m)
- ・事業期間：平成24年8月〜平成25年8月 ※1-6丁目、7丁目の整備は後年次。



整備前
点字ブロックがない状態。
車両通行時は歩行者と錯綜。



整備後
道路中央に点字ブロックを敷設。
24時間歩行者専用化。

○検討体制

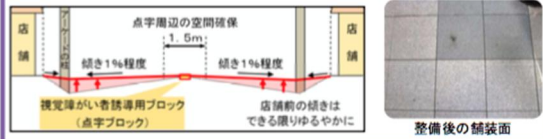
- ①狸小路商店街道路環境整備検討協議会
 - ・市と商店街振興組合の合同で協議会を設置。
- ②バリアフリーチェック
 - ・市の制度に基づき、計画・設計
 - ・施工の3段階で、高齢者・障がい者団体によるチェックを実施。
 - ・点字ブロックの設置位置等、チェック時の意見を事業に反映。



バリアフリーチェック

2. 整備概要

- ① 道路横断勾配の緩和
- ② 沿道の各店舗出入口における急勾配改善
- ③ 舗装面の改良(すべり抵抗、目地幅の改善)
- ④ 点字ブロックの敷設



3. 24時間歩行者専用化と車両通行のルール

- ・交通規制の変更：歩行者専用22時間⇒24時間(終日)
- ・道路中央に配した点字ブロックの利用者を含む歩行者の安全を確保するため、荷捌車(通行許可車)等の車両通行のルールを商店街振興組合で自主的に作成・運用。
- ・ルールの形骸化防止のため、継続的な啓発活動を実施。



車両通行のルール(商店街振興組合で運用)



商店街振興組合による啓発活動

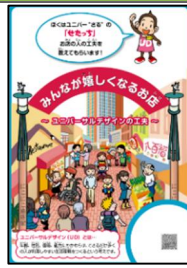
商店街では、荷捌きの車両と歩行者が混在することもあり、点字ブロックの敷設をはじめとするバリアフリー化はあまり進んでいません。基本構想に商店街を位置づけ、商店街全体のバリアフリー化を図る取組についても、まだあまり進展していない現状がありますが、北海道札幌市にある「狸小路商店街」では「新・札幌市バリアフリー基本構想」に基づきバリアフリー化を実現しており、基本構想を活用した商店街のバリアフリー化の好事例といえます。

第7回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰受賞

商店街を対象とした事例 <東京都世田谷区>



<店舗入り口の段差解消スロープを使用している様子>



<みんなが嬉しくなるお店(パンフレット)>



世田谷区では、商店街でこれまで実施されてきた取組みを、「移動等円滑化における世田谷らしさ」捉え、ハード・ソフトの一体的なバリアフリー事例として更に磨きをかけ、区全域に展開していくことで、商店街におけるバリアフリーを促進しています。

世田谷区の松陰神社通りでは、店舗のバリアフリー化を推進することをルールとして定め、多くの店舗で段差が解消されました。また、道路上の看板・商品を自粛することや、駐輪スペースを設けて歩行者の妨げにならないようにすること等を定め、地域住民が安心して買い物ができる空間を作り出しています。

AI を活用したデマンド交通の実証事例 <東京都杉並区>



杉並区では、地域公共交通計画において「気軽に自由な外出と回遊性の確保」を目標の1つに位置付けており、公共交通不便地域における、主に高齢者や障害者、子育て世帯など移動をためらう区民を対象として、外出を促すことを目的に、令和7年から区営乗合タクシー（AI オンデマンド交通）の実証運行を実施しています。

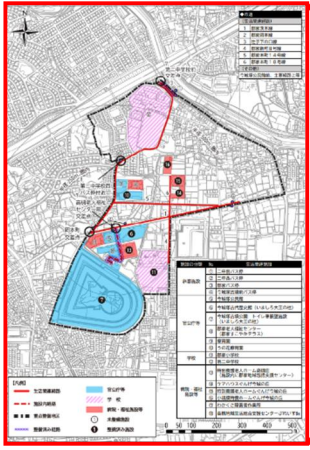
車両はユニバーサルデザイン仕様のもので採用しており、一部の停留所を除き、車いすに乗ったまま乗車することが可能となっています。

重点整備地区に鉄道駅を含まない事例 <大阪府高槻市>

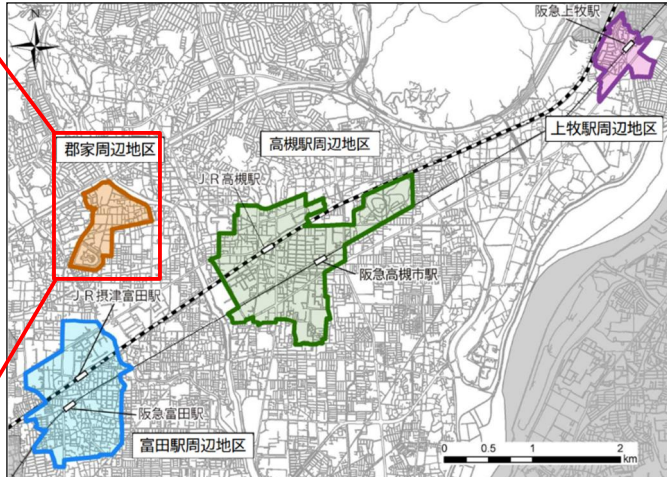
高槻市では、バリアフリーマスタープランと基本構想を一体にした計画を作成しており、マスタープランで移動等円滑化促進地区として設定した区域を基本構想における重点整備地区として設定しています。

設定した地区は、鉄道駅周辺の3地区の他に、鉄道駅は立地していませんが、高齢者・障害者等が利用する福祉施設等が集積しており、各施設を結ぶ安全な移動経路の確保が求められる1地区となります。

市域の北西部、JR摂津富田駅からバスで10分ほどのところに位置し、地区周辺には戸建てを中心とした住宅地や田園が広がるエリアです。旅客施設である鉄道駅は立地していませんが、高齢者、障害者等が利用する福祉施設が集積しています。



<郡家周辺地域>



<移動等円滑化促進地区および重点整備地区の位置・区域>

村で初めて基本構想を作成した事例 < 福島県泉崎村 >

泉崎村では、泉崎駅周辺に主要施設が集中しており、今後東西自由通路や東側交通広場の整備、施設移転等が予定されているなど、まちづくりの機運が高まっているほか、防災・安全交付金の道路事業を念頭として、村単位では初となる基本構想を作成しました。

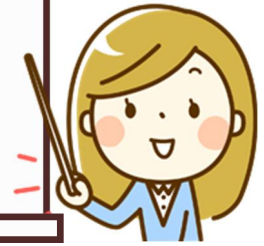


< 重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路 >

重点整備地区内の主要施設	設定の検討	生活関連施設としての設定
泉崎村保健福祉総合センター	障害のある方の相談に応じ、各種福祉サービスの窓口となる施設であり、障害のある方が多く利用することが想定されることから、生活関連施設に設定する。	○
泉崎南東北診療所・リハビリテーションケアセンター	泉崎駅東側に移転予定であるため、生活関連施設には設定しない。	×
泉崎郵便局	不特定多数の方が利用する施設であり、村民の日常生活において常に利用される可能性のある施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
JA夢みなみ泉崎支店	主に発災時に利用される施設であるが、地区集会所としての機能も有しており、日常生活において常に利用される可能性のある施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
泉崎村防災センター(地区集会所)	主に発災時に利用される施設であるが、地区集会所としての機能も有しており、日常生活において常に利用される可能性のある施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
泉崎図書館・資料館	不特定多数の方が利用する施設であり、村民の日常生活において常に利用される可能性のある施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
泉崎駅	駅西側と東側の駐車場は、駅利用者だけでなく周辺施設の利用にあっても使用される施設であり、村民の日常生活において常に利用される可能性のあることから、生活関連施設に設定する。	○
泉崎駅前西側駐車場	駅西側と東側の駐車場は、駅利用者だけでなく周辺施設の利用にあっても使用される施設であり、村民の日常生活において常に利用される可能性のあることから、生活関連施設に設定する。	○
泉崎駅前東側駐車場 (予定)	駅西側と東側の駐車場は、駅利用者だけでなく周辺施設の利用にあっても使用される施設であり、村民の日常生活において常に利用される可能性のあることから、生活関連施設に設定する。	○
駅前公園 (予定)	不特定多数の方が利用する施設であり、村民の日常生活において常に利用される可能性のある施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
診療所・介護老人保健施設 (予定)	診療所は不特定多数の方が日常的に利用する施設であり、また、介護老人保健施設は、高齢者が多く利用する施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
泉崎幼稚園	高齢者の利用が少ない施設であるが、障害を持つ親や子どもが利用する可能性があるため、生活関連施設に設定する。	○
泉崎村役場	不特定多数の方が利用する施設であり、村民の日常生活において常に利用される可能性のある施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
天王台コミュニティセンター	日常生活において常に利用される可能性のある施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
本柳歯科医院		○
リオンドール 泉崎店	不特定多数の方が利用する施設であり、村民の日常生活において常に利用される可能性のある施設であることから、生活関連施設に設定する。	○
セブイレブ 福島泉崎店		○
ツルハドラッグ 福島泉崎店		○

4-10 移動等円滑化の促進に関するその他の取組

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



Point

☞ ここまでに紹介してきたバリアフリー化のための施策や取組以外にも、市町村の自由な発想で、地域におけるハード・ソフト両面の面的なバリアフリー化を推進するための取組を記載することが求められています。

■ その他のバリアフリー化の促進に関する取組事例

放置自転車対策

自動車の違法駐車取締りについては、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・看板等の設置等、安全な歩行空間確保に支障を及ぼす行為を防止するための指導や活動を位置づけることが考えられます。

工事中や災害時のバリアフリー

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

設計・施工者への意識啓発・技術力向上

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

第5章 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の評価・見直し

5-1 マスタープランの事後評価

マスタープラン作成後は、継続的にバリアフリー化の状況把握を図るとともに、事後評価を行い、必要に応じた見直しを実施する「PDCA」の取組をマスタープランに記載することが必要です。また、その「PDCA」の取組における市民参画のあり方についても記載することが重要です。



Point

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

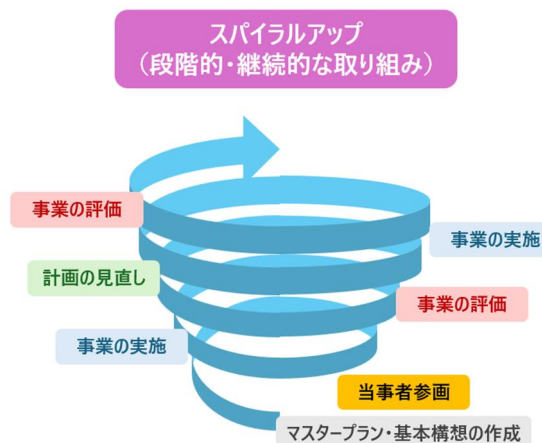
■ マスタープランの評価の基本的な考え方

マスタープランには、バリアフリー化の状況の把握方法や事後評価の方法についての基本的な考え方を記載することが重要です。具体的には、マスタープランの作成（Plan）後のバリアフリー化の実施（Do）を受けて、その結果を評価（Check）し、必要に応じて見直す（Action）といったPDCAサイクルにより、現状に則した計画となるように継続的に改善を行うという考え方です。

マスタープランの計画期間が終了した後であっても、状況に応じて維持・改善をしていく「段階的・継続的な取組（スパイラルアップ）」が重要であり、必要に応じてマスタープランを見直すといったことが求められます。

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

また、マスタープランの見直しに止まらず、事業化の目処が立った場合には、基本構想の作成へと移行し、具体的なバリアフリー事業を進めていくことが重要です。なお、法の規定にかかわらず評価等の実施は、毎年度行うなど地域の実情を踏まえて積極的に行うことが望ましいです。



■ 事後評価の方法

- 協議会や住民、障害当事者等による点検、アンケート等、様々な手法による評価を行う
- マスタープランを作成した当初は、事業の具体化が見込めず、基本構想の作成が困難であった箇所について、改めて調整を行う

作成したマスタープランは、時代背景や利用者ニーズ等を考慮して適宜、継続して改善を実施する必要があります。**事後評価の結果を踏まえ、基本構想の作成を進めることや移動等円滑化促進区域を見直すこと等の対応を行うことが重要**です。

事後評価では、高齢者、障害者等とともにバリアフリー化の整備状況について改めて確認する機会を積極的に設けることが適正な評価につながります。基本構想と異なり、特定事業計画の位置づけ等はありませんが、**点検・アンケート等を通じて定量的に評価を行うことが重要**です。

また、マスタープランを作成した当初は事業の具体化が見込めず、基本構想の作成が困難であった箇所についても、**障害者等の当事者ニーズの高まりや社会情勢の変化等により、基本構想の作成に着手**することも考えられます。その他、**地域の新たな課題**が見つかることも考えられ、こうした内容もマスタープランの見直しに盛り込むことが重要です。

マスタープランの事後評価の事例 < 山口県宇部市 >

宇部市では、マスタープランの事後評価を地域公共交通計画の策定・実施のために設置している「公共交通協議会」を通じて実施してきました。事後評価は数値化された定量的な指標は用いていませんが、バリアフリートイレの整備状況や出入口の段差解消の有無など、各生活関連施設のバリアフリー化の状況を毎年報告する形で進めてきました。

また、市役所本庁舎棟建設の際は障害当事者の意見を直接聴取するとともに、市民交流棟に関しては意見交換会を実施し、障害当事者などの声を可能な限り反映した設計内容になっています。

< 計画期間におけるバリアフリー化の成果（一部抜粋） >

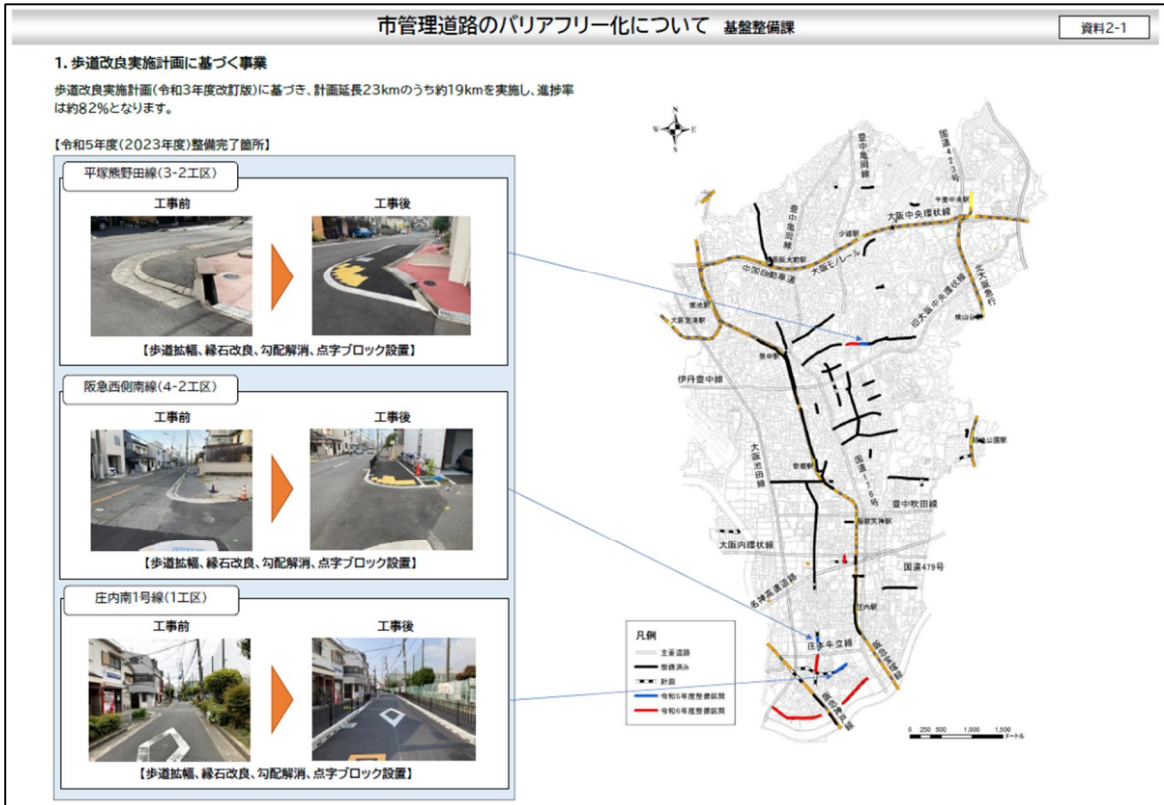
バリアフリー対象 (担当課)	令和2～6年度 バリアフリー化の成果
市役所 (財産管理課・新庁舎建設課)	(バリアフリー化については、新庁舎建設課にて実施) ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律及び関係省令・告示」、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン」、「山口県福祉のまちづくり条例」等に基づき、障害者などの移動に配慮した設計・建築を推進 ・障害者団体からの要望書や意見交換会でいただいた意見等に基づき、個別に対応
中心市街地 (中心市街地活性化推進課)	令和5年度 宇部新川駅前に多目的トイレを新設 令和6年度 宇部新川駅前の多目的トイレに点字案内版、点字ブロックを設置
道路 (道路整備課)	・「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」に基づき、障害者などの移動に配慮した整備を推進 ・春の交通安全運動で、市役所周辺地区と宇部駅周辺地区において点検及び危険箇所の補修を実施
都市計画 (都市計画課)	違法駐輪、違法駐車、歩道の看板・植栽等について、移動阻害をなくすための方策の推進（P34 取組⑥その他No.3）として、宇部駅駐輪場の整備（増設）や宇部駅前広場の歩道の整備（看板・植栽等の撤去）を実施した。
公共交通 (交通政策課)	宇部駅のバリアフリー化について、予定していた全ての工事が令和2年度に完了した他、令和5年度に開催された「Happy BUS Day～宇部市営バスお客様感謝デー～」において、バスの乗り方&バリアフリー教室を実施するとともに、バリアフリー体験ブースにて、高齢者体験及び視覚障害者体験を実施
市営バス (交通局)	・ノンステップバス 10 台新車購入 【令和6年12月31日時点バス所有数】 ノンステップバス 44 台、ワンステップバス 8 台、その他 7 台（計 59 台）
市営住宅 (住宅政策課)	・市営住宅内部の段差解消、浴室・便所等の手摺設置、流し台、洗面台の更新、浴槽・便器の高齢化対応を実施（55 戸）
建築指導 (建築指導課)	・山口県福祉のまちづくり条例に基づき、届け出されたものを審査 令和2～6年度：68 件（令和7年1月7日時点）
設計工事 (営繕課)	・山口県福祉のまちづくり条例に基づき、建物の設計及び工事を実施
公園 (公園緑地課)	令和5年度：宮大路南街区公園のトイレ新設（多目的トイレ、男、女） 令和6年度：真締川公園（朝日町）のトイレ新設（多目的トイレ、男）【繰越予定】

マスタープランの事後評価の事例 <大阪府豊中市>

豊中市では、マスタープランに基づく事業の進捗状況について定期的に協議会に報告・共有し、それに対する意見等のフィードバックを受けています。

報告の内容は、市の各部門のバリアフリー化の状況について、工事前・工事後の写真を掲載し事業の成果を視覚的に分かりやすくしたり、進捗状況を定量的に示すことができるものは事業の実施数・割合を示したりしています。

また、市の取組だけでなく、鉄道事業者などの庁外の取組についても協議会で報告しているなど、地域全体の多様な取組の状況が報告されています。



<工事前後の写真の掲載>

令和7年(2025年)3月末時点

		小学校	中学校
エレベーター設置工事	実施数/総数	34校/38校	16校/16校
	実施割合	約90%	100%
校舎トイレ改修工事	実施数/総数	36校/38校	12校/16校
	実施割合	約95%	75%
体育館トイレ改修工事	実施数/総数	15校/38校	7校/16校
	実施割合	約40%	約44%

<小中学校のバリアフリー化の進捗状況>

5-2 マスタープランの見直し

市町村がマスタープランを作成した場合、概ね5年ごとに、移動等円滑化促進地区における施設等の整備状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、マスタープランの内容の見直しや基本構想を作成するものとされています。



Point

- ☞ 協議会を活用した事後評価の結果を用いて、マスタープランの見直しや基本構想を作成することが必要です。
- ☞ 施設等の整備状況に限らず、心のバリアフリー等のソフト面での取組についても、評価結果に基づき見直しを行うことが重要です。

■ マスタープラン見直しの必要性

マスタープランに示す面的・一体的なバリアフリー化の方針の実現のためには、具体の事業計画である基本構想の作成等に繋げていくことが必要です。そのためには、マスタープランの目標の達成状況を評価して、見直し・改善を行う必要があります。

特にマスタープランの目的に鑑みて、**事業の具体化が可能なものについては、基本構想の作成に繋げていくことが重要**です。

一方、国土交通省が実施した市町村へのアンケート調査では、マスタープラン又は基本構想を作成した自治体のうち、当事者参画の下、直近5年以内にスパイラルアップに取り組んでいる自治体（協議会等を活用した事後評価又は見直し等を実施している自治体）の割合は30%（令和6年度末時点）に留まっています。

■ マスタープラン見直しのポイント

1. 基本構想作成の検討

マスタープランを作成した当初は、事業の具体化が見込めず、基本構想の作成が困難であった箇所についても、障害者等の当事者ニーズの高まりや社会情勢変化等により、基本構想の作成が必要となることが考えられます。改めて、事業者との調整を行うなど、事業の具体化に向けた取組を進めることが重要です。

2. 新規課題への対応

マスタープランを作成した当時には想定していなかった課題への対応を行う必要があります。時代背景や利用者ニーズは日々移り変わります。こうした新たに生じる課題に対応するためマスタープランを適宜更新していく必要があります。

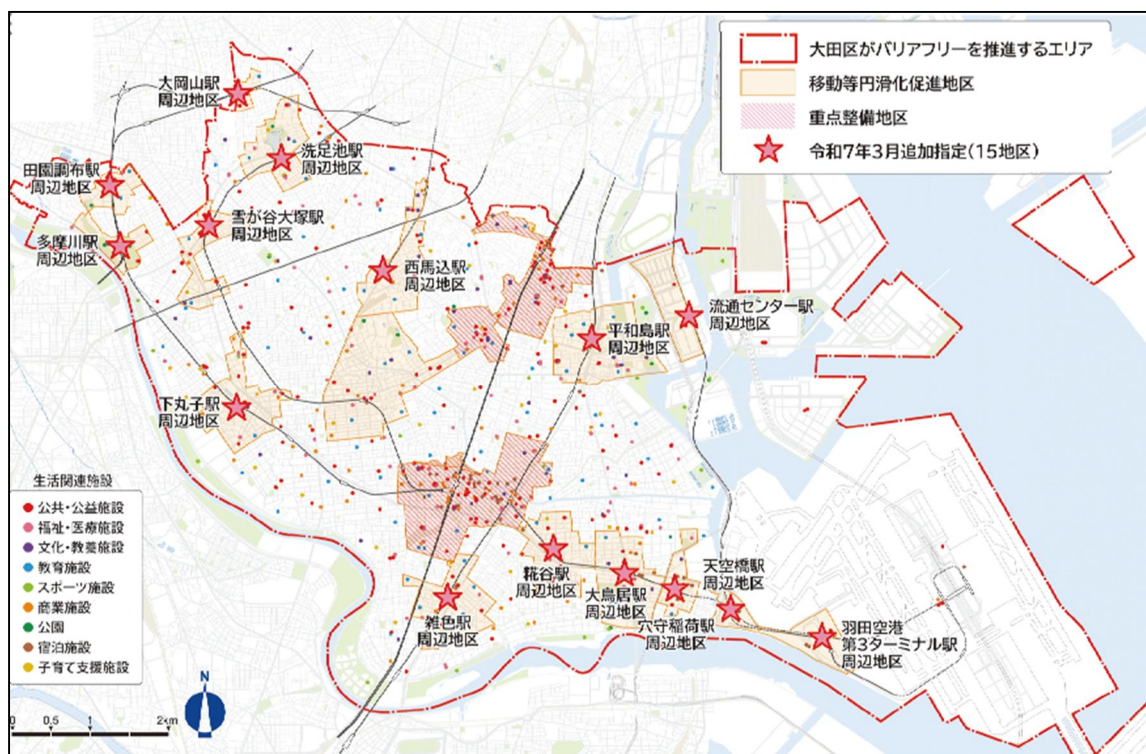
■ マスタープラン見直しの内容

マスタープランの見直しを実施している自治体における見直しの内容は、「移動等円滑化促進地区の追加・見直し」や「心のバリアフリーの記載の充実」等がみられます。

マスタープランの見直しにより地区を追加した事例 <東京都大田区>

大田区では、令和2年3月に作成したバリアフリーマスタープランにおいて、区全体を「バリアフリーを推進するエリア」と定めた上で、既に重点整備地区として設定済みの3地区に加え、駅の利用者数や地区内の施設数、まちづくりにおける地区の位置付け等の客観的な指標を用いた検討の結果、池上駅周辺地区を加えた4地区を移動等円滑化促進地区に設定しました。

その後、計画策定から5年後に令和7年3月にバリアフリーマスタープランを改定し、都市計画マスタープランの位置付けやまちづくりの動向等を踏まえて新たに地区を追加したことで、合計で19箇所の移動等円滑化促進地区を設定しています。



<移動等円滑化促進地区および重点整備地区の位置・区域>

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

6-1 基本構想作成における全体的な留意点

基本構想の記載事項に関しては、バリアフリー法の基本方針において、いくつかの全般的な留意点が示されています。特に、基本構想や位置づける各種事業についての具体的な目標の明確化のほか、基本構想の内容についての各種計画等との整合、地域特性への配慮、関係者の意見を反映した基本構想の作成等に留意することが必要です。



Point

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

■ 目標の明確化

市町村をはじめ、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を総合的、一体的に行うことが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るため、基本構想では**可能な限り具体的な目標を設定すること**が求められます。

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、当面事業の実施見込みがない場合でも、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、事業の内容を追加していくことが重要です。

■ 各種計画等との整合

バリアフリー法では、都市計画、都市計画法に規定する市町村マスタープラン、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する地域公共交通計画との調和を保つことが求められていますが、これら以外の各種計画等との連携・整合性を図ることも重要です。

各種計画等との連携・整合における具体的な計画の例については、「II マスタープランの作成」の p.49～p.51「各種計画等との整合」をご参照ください。

■ 国が示しているバリアフリーに関するガイドライン等の反映

国では、「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」、「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」、「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」等を策定し、移動等円滑化の基準と高齢者、障害者等の多様な利用者のニーズに応えるための施設整備の考え方を示しています。

また、各都道府県や市区町村では、福祉のまちづくり条例等を制定し、移動等円滑化に関する取組を推進しています。基本構想の作成においては、これら**ガイドラインや条例等の目的や主旨を理解することが重要**です。

■ 地域特性への配慮

基本構想の作成にあたっては、地域特性に配慮するとともに、その特性を反映した様々な創意工夫に努めることが重要です。例えば、**特有の気候・気象条件、特有の地理的・地形的条件、観光地等で来訪者が多いこと**や、重点整備地区にあつては、**中心市街地、交通結節点、景観に優れた地区であること**等が地域特性として考えられます。高齢者や若年層など、車を運転できない層の日常生活における移動手段の確保・維持が難しい地域では、地域の足となる有償運送や助け合いによる移動サービスの拠点となる場所やバス停及びその周辺経路のバリアフリー化、情報提供における工夫が重要です。

特に、位置づける各種事業の効果を高めるため、重点整備地区の特性を勘案して、特定事業の内容を決定するとともに、特定事業以外にも、その特性に応じた様々な事業を位置づけることが重要です。

■ 関係者の意見を反映した基本構想の作成

基本構想協議会を積極的に活用して基本構想を作成することは「マスタープラン及び基本構想の作成手順（P.20）」の冒頭でも示しましたが、多様な高齢者、障害者等の意見が基本構想に十分に反映されるよう努めることが重要です。基本構想独自の**特定事業についても、その内容検討及び事業実施等の全ての過程において、意見が反映されるよう努めることが重要**です。

特に、地域住民や来訪者における高齢者や障害者等の利用施設、外出機会や移動手段等に対するニーズなどを把握し、道路や公共交通機関、頻繁に利用する施設の利用しやすさや移動しやすさ等施設のバリアフリー化における現状の問題点を整理することが必要です。

このようなバリアフリー化の現状や施設の利用状況等、基本構想作成の基礎情報について**各施設の管理者等がバリアフリー化の状況等必要な情報を提供していくことが重要**です。

なお、他の法令に基づく既存の協議会等において、バリアフリー法に基づく協議会の構成員等の要件を満たしていれば、バリアフリー法に基づく協議会として位置づけることが可能ですので、**関係する他の計画の議論と併せて基本構想を作成することも効果的**と言えます。

■ 特定事業に関する公的な支援措置

自治体等が基本構想に即して特定事業を円滑に実施することができるよう、公的な支援措置が多数存在しています。基本方針では留意点として、公的な支援措置が講じられる場合には、その内容を明確にすることが重要であるとしています。

バリアフリー化のための支援制度については、国土交通省総合政策局共生社会政策課のホームページよりご覧ください。

● 「国土交通省総合政策局共生社会政策課」

URL: <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/index.html>

特定事業に関する公的支援措置を活用した事例 <大阪府高槻市>

高槻市バリアフリー基本構想 概要版

～人にやさしいまち 人がやさしいまち～

●背景
わが国では、かつて経験したことがない急速な少子・高齢化が進んでおり、高齢者が自立した社会生活ができることや、また子育て世代が安心して子どもを産み育てることができる社会環境づくりが急務となっています。また、ノーマライゼーションの理念のもとに、高齢者、障害者等を念慮する市民が自らの能力を活かして自由に移動し、いろいろな場面に社会参加でき、相互に支えあって、自立した社会生活のできる、いきいきと暮らせるまちづくりが求められています。

●目的
高槻市では、交通バリアフリー法に基づき、平成 22 年度末を目標年次とする「高槻市交通バリアフリー基本構想（平成 15 年 5 月）」（以下「旧基本構想」とする。）を策定し、鉄道駅周辺の 3 つの重点整備地区を中心バリアフリー整備を進めてきましたが、基本構想の目標年次を遅延させたこと、また多様化する市民ニーズに応えるため、バリアフリー新法の趣旨を反映した「高槻市バリアフリー基本構想（以下「本基本構想」とする。）」を策定することとしました。
本基本構想に基づき、高齢者・障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、公共交通機関・道路、建築物等の一体的な整備を推進し、誰もが安全かつ安心してまちを移動し、施設が利用できるバリアフリー化された都市の実現を目指していきます。

●基本構想の特徴
バリアフリー新法を踏まえた本基本構想の主な特徴
特徴 1：高槻周辺地区・雷田周辺地区・上牧周辺地区に加え、砂家周辺地区を重点整備地区として追加
これまで、駅を中心とした地区指定が必要でしたが、新法では駅が存在しなくても、重点整備地区として指定することが可能となりました。そのため、本市域内で特に福祉施設等が集中している砂家地区を新たに指定しました。
特徴 2：建築物・公園、駐車場を新たに追加
これまでの駅、道路、バス、信号、交差点等に加え、新たに建築物、公園、駐車場をバリアフリー整備の対象とし、より一体的・連続的なバリアフリーなまちづくりが進められることとしました。

●検討の経緯
「高槻市バリアフリー基本構想策定委員会（委員長：神戸松蔭女子学院大学 中林浩教授）」を設置し、基本構想の策定に取組んでまいりました。策定にあたっては、旧基本構想の実施状況の検証や、アンケート調査、ワークショップ等を行い、高齢者、障害者等の様々な立場の利用者の意見を聞いています。

各地区における主な整備内容

- 公共交通事業メニュー（JR西日本（株）・阪急電鉄（株））
 - 移動経路の内洋化
 - 階段や手すりの改良（R、内方側の整備（R・坂急））
 - 案内情報の分かりやすさ
 - 案内情報設置等の改良（坂急）
 - トイレの改良
 - 多機能トイレの改良（坂急）
- 道路・公園・駐車場事業メニュー（国・府・市・民間）
 - 生活経路経路の内洋化
 - 歩道の改善、視覚障害者誘導ブロックの設置、歩車分離の検討
 - 公園施設内経路の内洋化
 - 駐車場の身体障害者用駐車スペースの設置
- 建築物事業メニュー（施設管理者）
 - 案内経路・設備の改善
 - エレベーターの改善
 - トイレの改善
 - 多機能トイレの設置、オストメイトの設置、軸組梁内蔵の設置
- 交通安全事業メニュー（警備）
 - 低設信号の改良
 - 信号の歩車分離化、LED 化、音響信号の設置
 - 横断歩道の改良
 - エコストロンの設置
- バス事業メニュー（市営バス・京阪バス（株））
 - バリアフリー適合車両への更新
 - バリアフリー適合車両への更新、ノンステップ車両への更新
 - バス停の土ま、ベンチの設置・改良、バス乗降場の段差解消等
 - わかりやすい案内情報

心のバリアフリーの推進
市民一人ひとりがバリアフリー化についての理解を深め、互いに助け合うあたたかな心配りのあるまちを目指し、実施すべき取組を進めます。

- バリアフリー情報の収集・提供
- 基本構想及び事業実施のフォローアップの実施
- 心のバリアフリーの醸成
- 継続的改善の仕組みの構築

今後の取組み
継続的改善の仕組みとして高齢者、障害者を含む市民との協働により、バリアフリー化を推進するための「高槻市バリアフリー基本構想継続協議会」を設置し、この基本構想が一層の取組みで終わることがないよう、策定後も事業の着実な実施・評価・改善を図っていきます。

高槻周辺地区における主要なバリアフリー事業

【都市・地域交通戦略推進事業】
事業期間：H25年度～H28年度
総事業費：480百万円
（うち国費160百万円）
J R 高槻駅ホーム拡充事業に伴うバリアフリーに配慮した新ホーム・新収札の整備

【バリアフリー化設備等整備事業】
事業期間：H27年度
総事業費：660百万円
（うち国費220百万円）
J R 高槻駅ホーム新設に伴う昇降ホーム階の整備

【暮らし・にぎわい再生事業】
事業期間：H22年度～H26年度
総事業費：475百万円
（うち国費158.3百万円）
J R 高槻駅北東地区都市開発事業における民間事業者による公園デッキ等の整備

【都市再生整備計画事業】
事業期間：H20年度～H24年度
総事業費：1,227百万円
（うち国費490.8百万円）
歩道路切の機能化に伴う路側壁・E V の設置等

【道路事業】
事業期間：H26年度～H27年度
総事業費：395百万円
（うち国費217.3百万円）
J R 高槻駅西口周辺の再整備による歩道拡幅・段差解消等

【都市再生整備計画事業】
事業期間：H20年度～H24年度
総事業費：5,392百万円
（うち国費732.6百万円）
J R 高槻駅北東地区都市開発事業における土地区画整理組合による公共ゲル等の整備

【都市・地域交通戦略推進事業】
事業期間：H20年度～H22年度
総事業費：364百万円
（うち国費121.3百万円）
J R 高槻駅前駅における E V 等の整備

【都市再生整備計画事業】
（地方都市リノベーション事業）
事業期間：H20年度～H23年度
総事業費：481百万円
（うち国費192.4百万円）
J R 高槻駅南人工芝の再整備に伴うシムスター・E V・E S C等の整備

【都市再生整備計画事業】
（都市再構築戦略事業）
事業期間：H27年度～H28年度
総事業費：460百万円
（うち国費230百万円）
J R 高槻駅南駅前広場再整備に伴う歩道のバリアフリー化等

【都市再生整備計画事業】
（都市再構築戦略事業）
事業期間：H27年度～H28年度
総事業費：330百万円
（うち国費165百万円）
J R 高槻駅北駅前広場再整備に伴う E S C等の整備

※費用は、バリアフリー化を含めた全体事業費

■ 公的支援活用のポイント

前頁で例示した高槻市の事例においては、社会資本整備総合交付金を活用してバリアフリー事業を進めました。社会資本整備総合交付金とは、都市基盤施設の効率的・計画的な整備を実施するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、基幹事業（ハード事業）のほか、関連する整備事業や、基幹事業と一体となって効果を一層高めるための事業（ソフト施策等）を総合的・一体的に支援する制度となっています。

各自治体は具体的に、「鉄道駅におけるバリアフリー施設の整備により、高齢者や障害者等をはじめとしたすべての人が安心して利用できる移動環境の確保を目指す」や「鉄道駅の利便性向上により、都心地区へのアクセス性向上や新たな公共交通利用者の創出を図り、都市活動を支える利用しやすい移動環境の確保を目指す」といった計画目標を掲げることで公的な支援を受けることができます。

■ 段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）

バリアフリー化の内容については、基本構想作成に関する事前の**検討段階から、事後の評価の段階**まで、高齢者、障害者等の当事者や住民等が積極的に参画し、この**参画プロセスを経て得られた知見を共有し、スパイラルアップを図ることが重要**です。

バリアフリー法においては、基本構想が作成された後も、概ね5年ごとに施設を利用する高齢者、障害者等の利用の状況や、重点整備地区におけるバリアフリー化の整備状況等を把握・評価し、必要に応じて基本構想を見直すこととされており、場合によっては新たな基本構想を作成することや、マスタープランが作成されていない場合には、新たにマスタープランを追加作成することも考えられます。

■ 移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保

バリアフリー化を図るためには、単に施設や経路のハード整備のみならず、「心のバリアフリー」などのソフト対策についても、一体的に実施することが効果的です。

令和2年5月のバリアフリー法改正により、令和2年6月以降に作成される基本構想においては、「教育啓発特定事業」を位置づけることが可能です。当該事業の活用を含めた住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保を図る取組を位置づけることにより、ハード・ソフト両面のバリアフリー化を促進するが重要です。

…【基本構想を作成する上での作業の効率化】 …

基本構想を主として作成する担当部局は、前述した庁内連携を活用し作業の効率化を図ることも必要です。庁内連携が充実していれば、担当部局が不得手な役割については、庁内から「効果的な助言」や「直接的な作業補助」を受けることができます。（例えば、都市計画の部署が福祉の取組事業を計画する際には、福祉や高齢者の部署の知見を共有することで作業の効率化を図ることができます。）

また、まち歩き点検等のワークショップを開催する際には、既に地域住民や自治体内の障害当事者が自発的にまちのバリア箇所を検証している場合があり、これらの知見を参考に作業を進めることを推奨します。（自治体内のバリアフリーが必要な箇所等を事前に見当をつけることにより、事業のコストダウンや効率化を図ることができます。）

6-2 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、バリアフリー法（第25条等）において以下のとおり規定されています。

1. 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
 2. 重点整備地区の位置及び区域
 3. 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項
 4. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項
 5. 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
 6. ① 5.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
 7. 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）
- ※1、4、7については、任意記載事項



Point

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

■ 記載の留意事項

1. 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

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、地域公共交通活性化再生法による地域公共交通計画等との整合に留意して記載します。

② 基本構想の計画期間

基本構想の計画期間を記載します。

なお、バリアフリー法第25条の2において、市町村は、基本構想を作成した場合においては、概ね5年ごとに、当該基本構想において定められた重点整備地区における特定事業その他の事業の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、基本構想を変更するものとされています。

③ 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、なぜ基本構想を作成するのか、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、交通の状況または生活関連施設の集積状況からみた拠点性等、重点整備地区が有する特性を記載します。

⑤ 地区特性を踏まえた移動等円滑化の基本的な考え方、事業の目標年次

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. 重点整備地区の位置及び区域

重点整備地区の位置（〇〇周辺地区等）、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。



マスタープランの移動等円滑化促進地区と重点整備地区との関係性はP.11～12のイメージ図参照

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

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、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、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等、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等の状況や移動等円滑化の課題等を踏まえ、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。

4. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項

市町村がバリアフリーマップを作成したり、バリアフリー情報をHP等で公表したりする場合、市町村の求めに応じて施設設置管理者が提供する情報について、提供すべき事項等を記載します。

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

地域における移動等円滑化を図るためには、単に施設や経路のハード整備のみならず、「心のバリアフリー」などのソフト対策についても一体的に実施することが効果的です。令和2年5月のバリアフリー法改正により、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や、移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業を「教育啓発特定事業」として位置づけています。

なお、「その他の事業」としては、生活関連経路を構成する駅前広場、通路等のハード整備事業等が挙げられます。

6. その他、重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

① 特定事業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、市街地再開発事業等の市街地開発事業では、特定事業等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重要です。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。

② 自動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改善に関する事項

車椅子使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・駐車場を整備する等、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。

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

● ソフト施策

「教育啓発特定事業」としてソフト対策を実施することが重要です。「教育啓発特定事業」としてソフト対策を実施しない場合であっても、ハード整備と一体的に実施することが望ましいソフト対策について記載します。

⇒ 「心のバリアフリー」の推進

ハード整備のみならず、住民その他関係者による理解や協力等の「心のバリアフリー」の重要性や、市民や事業者がバリアフリー化の重要性や高齢者・障害者等への理解を深めるための取組（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。

⇒ 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等への対策、障害者等が利用する車椅子利用者用駐車施設や障害者用トイレの利用などのマナーの向上のための取組について記載することが考えられます。

● 情報提供

市町村による一元的な情報提供に限らず、市民参加の観点から、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、施設設置管理者による情報提供方策など、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。

● 交通手段の充実

バス路線の充実、コミュニティバス、STS^{*}等の公共交通や移動支援サービスの導入等、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等について記載することが考えられます。

※ 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で、低床バスやリフト付き車両によるドア・ツー・ドア移動が提供される。

7. 基本構想の評価に関する事項

① 基本構想作成後の特定事業等の実施状況の把握等

基本構想作成後、特定事業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。

併せて、この場合の協議会の活用方策について明記し、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。

② 基本構想作成後のスパイラルアップに向けた継続した取組

基本構想作成後の進行管理・事後評価・見直しに向けた方策を明記することが重要です。この場合、協議会の活用方策についても明記し、住民参加や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。

6-3 重点整備地区の設定

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

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



Point

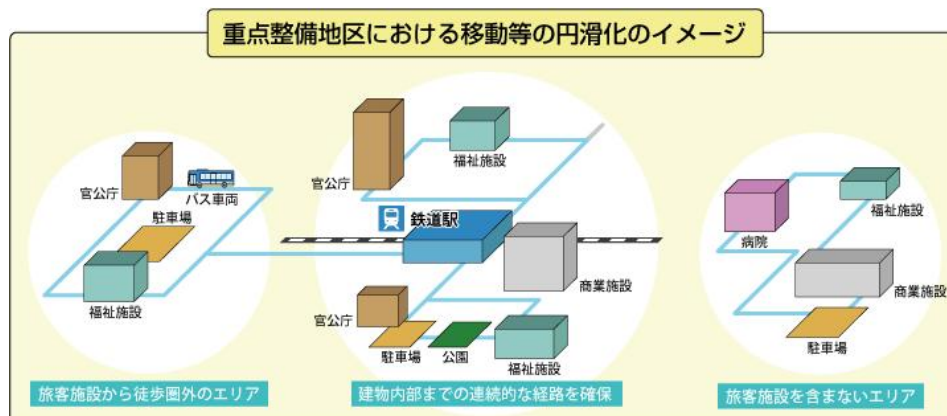
☞ 指標やデータ等に基づく分析を行い、重点整備地区の優先順位を定める事が求められます。

■ 重点整備地区の要件

重点整備地区の要件は、バリアフリー法第2条第24号において次の(1)～(3)のように定められており、基本方針の四の2において、その指針となる考え方が次の(4)も含めて、以下のとおり示されています。

(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が概ね3以上あることとしています。また、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区としています。なお、旧交通バリアフリー法と異なりバリアフリー法では、旅客施設を含まない重点整備地区の設定が可能です。

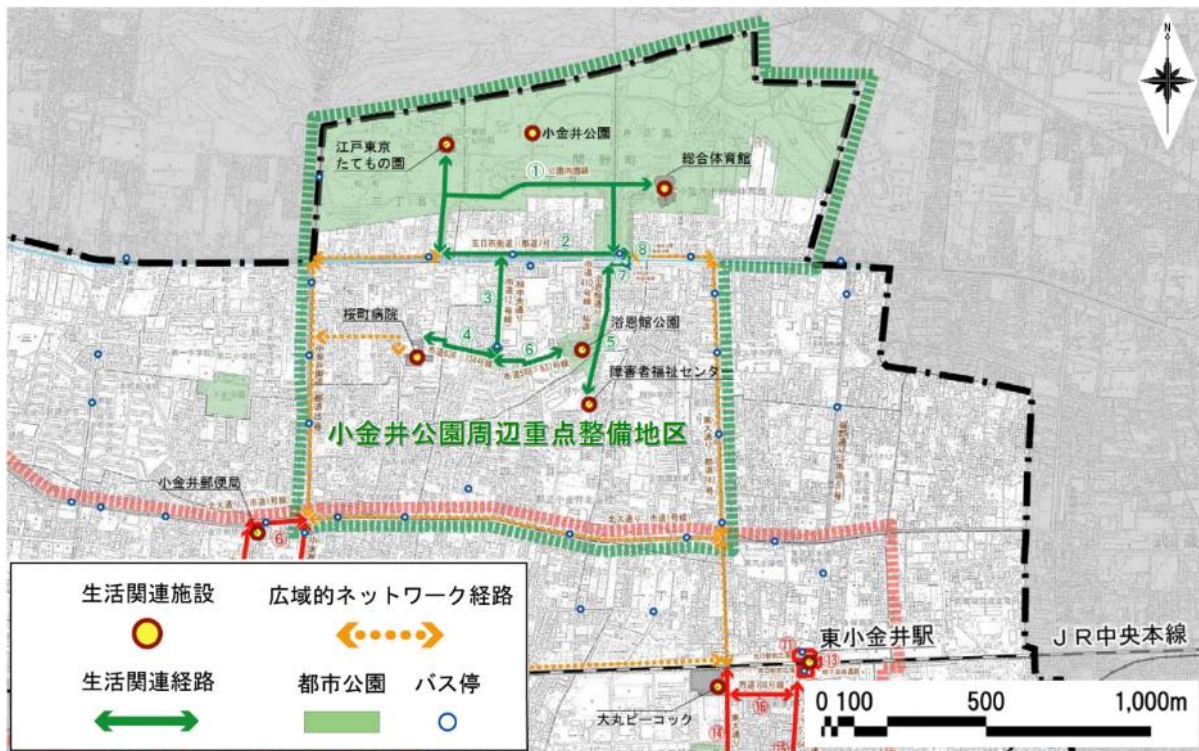


重点整備地区の設定例 <東京都小金井市>

旅客施設を含む重点整備地区<武蔵小金井駅・東小金井駅・新小金井駅周辺>



旅客施設を含まない重点整備地区<小金井公園周辺>



(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、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等を掲げています。各種バリアフリー化の事業の重点的・一体的な実施が、このような様々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が求められます。

地区の考え方は、都市部・地方部などの地域の実態によって異なります。各市町村においては、各地域の実態を踏まえて柔軟に検討することが重要です。

(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越える場合は、隣接市町村と連携して基本構想を作成する必要があります。

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

重点整備地区の設定例 <大阪府吹田市・豊中市>

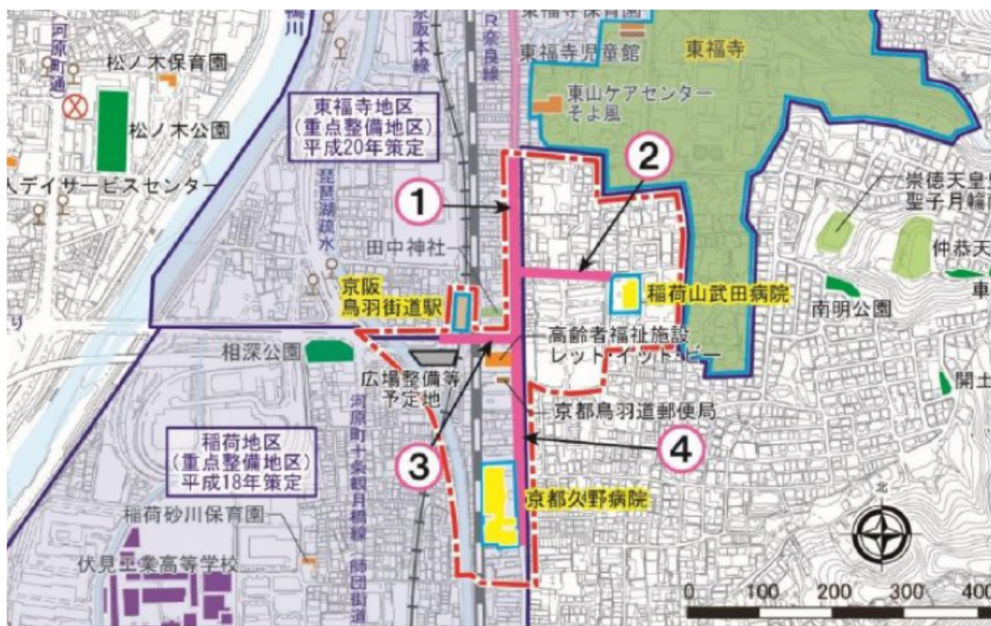


桃山台駅（北大阪急行）は、吹田市の西端に位置し、豊中市に隣接しています。両市の市民の利用が多く、駅周辺地区を含めて、両市民にとって安全でより使いやすいバリアフリー化を進めるため、吹田市と豊中市が協働して基本構想を作成しています。

重点整備地区の再設定例 <京都府京都市>

- ・当初の基本計画作成時点で、重点整備地区内にあった鉄道駅が、利用者数が少ないことで生活関連施設に設定していなかったため、鉄道駅の徒歩圏である生活関連施設となり得る施設（病院）を重点整備地区に取り込んでいなかった。
- ・近年、鉄道駅の利用客数は住民や観光客の利用により増加傾向にあることから、改めて駅を生活関連施設に設定し、併せて病院が立地するエリアを重点整備地区に取り込み、駅から病院までの経路を生活関連経路とした。
- ・生活関連経路については、障害者や高齢者が参加したまち歩き点検を実施し、参加者の意見に対して対応方針を示している。

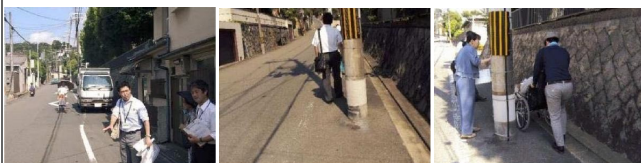
【鳥羽街道駅周辺における新たな生活関連経路の設定】



6 一橋緯19号線、一橋緯2-1号線



上図②の生活関連経路のまち歩き点検



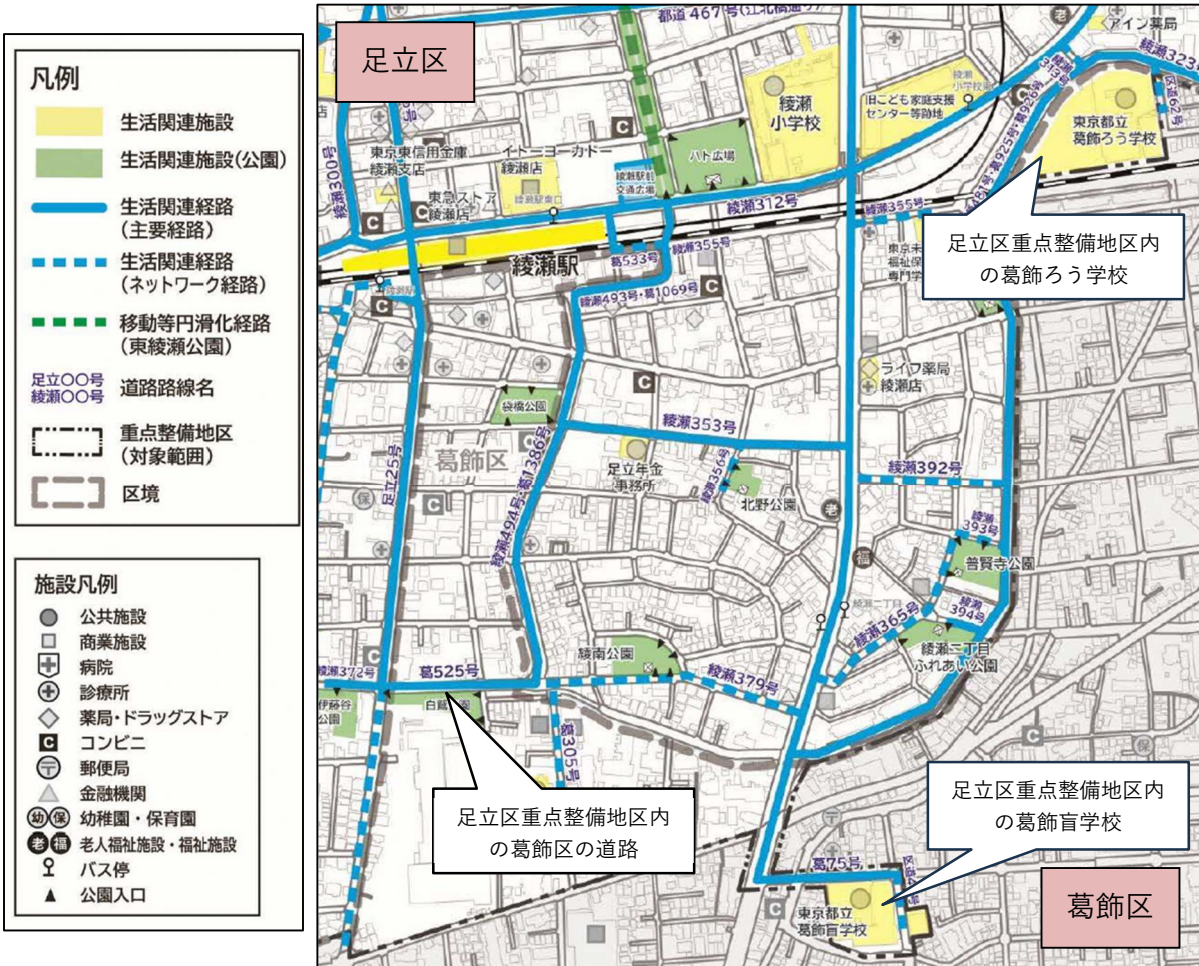
まち歩き点検の様子

6 一橋緯19号線、一橋緯2-1号線

御意見	回答内容
1 外側線がない。	本路線の道路特定事業計画の策定時に検討します。
2 白線が薄くなっている。	
3 L型側溝側は通りにくい。	
4 電柱回りのコンクリートがはがれている。	
5 電話ボックスと電柱が真ん中にある。	
6 電柱の控えの線が通行に支障。	
7 勾配が大きい。	
8 病院前の勾配が大きい。	

市町村の境界を越えて生活関連施設と経路を設定している事例 <東京都足立区>

足立区では、旅客施設周辺が行政界となっている重点整備地区において、隣接自治体である葛飾区と調整を行い、葛飾区域内にはなるが綾瀬駅からの利用者が多い盲学校、ろう学校等の施設や経路を生活関連施設・経路として位置づけ、連続性のあるネットワーク形成を図っています。



<重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路>

【他法令・他計画に基づき既に設定されている区域・地区との連携・調整】

重点整備地区は、移動等円滑化促進地区より狭い範囲での設定になることが多く見込まれます。重点整備地区の設定においては、移動等円滑化促進地区と同様に各種計画等との整合をとる必要がありますが、都市再生整備計画に基づく滞在快適性等向上区域（まちなかウォークブル区域）など、狭い範囲において定められる区域・地区との整合により一層留意して、一体的に施策を推進することが求められます。

重点整備地区の設定

重点整備地区の要件を満たす候補地区は、同一自治体内に複数存在することが想定されますが、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。優先順位の設定にあたっては、客観的な指標やデータに基づき検証することが望めます。

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	(立地適正化計画等)
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	

【「徒歩圏内」の考え方】

「徒歩圏内」とは、生活関連施設として位置づけられる施設の種類や立地、集積度合いによって、実際に設定される地区の面積は様々になると考えられます。

重点整備地区の選定方法の事例

重点整備地区の選定例 <東京都荒川区>

優先順位の評価方法

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

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

<データの作成>

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

<スコアの算定>

項目ごとに最大値(MAX)・最小値(MIN)を算出します。

各鉄道駅ごとのスコア(SCOREi)は次の算定式で算出します。

$$SCOREi = (DATAi - MIN) \div (MAX - MIN)$$

算出例) 高齢者数(西日暮里駅の場合)

尾久駅	1,184	←最小値	尾久駅	0.00
西日暮里駅	1,976		西日暮里駅	0.22
日暮里駅	1,631		日暮里駅	0.13
三河島駅	3,772		三河島駅	0.72
南千住駅	2,680		南千住駅	0.42
...			...	
町屋二丁目駅	4,796	←最大値	町屋二丁目駅	1.00
荒川七丁目駅	3,068		荒川七丁目駅	0.52
荒川二丁目駅	3,153		荒川二丁目駅	0.55
荒川区役所前駅	3,694		荒川区役所前駅	0.70
荒川一中前駅	3,934		荒川一中前駅	0.76
三ノ輪橋駅	3,678		三ノ輪橋駅	0.69

西日暮里駅 = $(1,976 - 1,184) \div (4,796 - 1,184) = 0.22$

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

大きな旅客施設のない地区であっても、下記の事例のように、地域の実情に合わせてその他の地区を選定することが可能です。

地域の実情に合わせて重点整備地区を選定している事例 <和歌山県那智勝浦町>

JR 西日本 紀伊勝浦駅は1日の利用者が1,200人程度ですが、

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

等から重点整備地区として設定されています。

これまで紀伊勝浦駅は、入口～改札口、改札口～ホーム間に垂直移動があるものの、エレベーターが設置されておらず、垂直移動に関する苦情が駅に多く寄せられていましたが、基本構想作成により、駅構内にエレベーターを設置することができ、駅周辺の経路や建築物に対してもバリアフリー化を一体的に進めることができました。

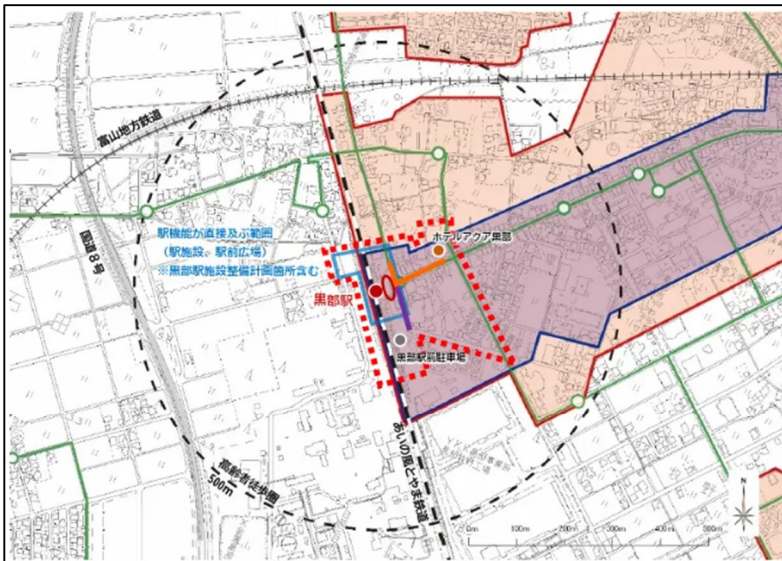
利用者数の少ない駅であっても、地域の重要な拠点である駅を中心として、交通事業者の協力のもとバリアフリー化を進めることができます。

基本構想を作成する際に行われた、紀伊勝浦駅のタウンウォッチング（まち歩き点検）では、障害当事者や地区住民、学識経験者とともに4名の交通事業者が参加し駅周辺のバリアを発見するために現地調査が行われました（全参加者34名）が、このように公共交通事業者が障害当事者や住民等とともに施設の点検をすることによって、共通の認識を持ってバリアフリー化を進めることができます。



<タウンウォッチングの際に作成された、紀伊勝浦駅のバリアフリーマップ>

小規模な重点整備地区の事例 <富山県黒部市>



<凡例>



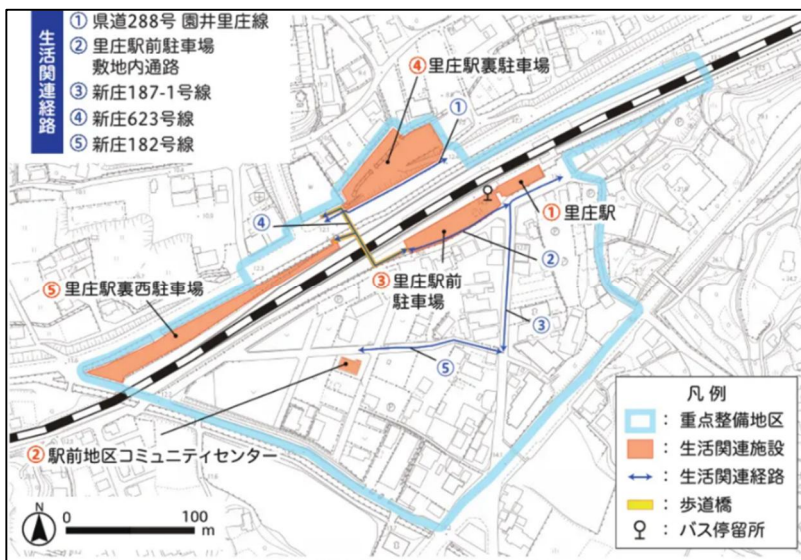
<重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路>

富山県黒部市では、市内で最も利用者が多い駅の周辺地区について、近隣を通る国道バイパスの開通や道の駅の開業によって駅西側の土地利用が活性化されていることを受けて、駅の利便性の向上やバリアフリー化を図るため基本構想を作成しました。

立地適正化計画における居住誘導区域の設定状況や駅の機能の及ぶ範囲などを考慮しながら、優先的に事業に取り組むべき施設や経路を絞った約5haの重点整備地区を設定しています。

今後は協議会において事業の進捗状況等を確認しながら効果検証を進め、必要に応じて基本構想を見直すこととしています。

小規模な重点整備地区の事例 <岡山県里庄町>



<重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路>

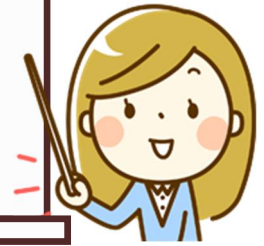
岡山県里庄町は、高齢化が進行することを踏まえて、ハード、ソフト両面のバリアフリー化を推進するために、令和6年度にバリアフリー基本構想を作成しました。都市計画マスタープランで位置づけられている交流拠点であり、バリアフリー化に向けた事業が特に必要である駅周辺地区を重点整備地区に設定しています。

重点的に駅を中心に整備を進めることから、重点整備地区の面積は約9haと非常にコンパクトな範囲となっていますが、丁寧な当事者参画により把握したニーズに基づき、対応が必要な特定事業を多く位置づけています。

6-4 生活関連施設・生活関連経路の設定

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

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



Point

- ☞ 生活関連施設は、特定事業等の実施に関わらず高齢者や障害者等が利用する施設を設定し、まちの一体的なバリアフリー化を進めることが重要です。
- ☞ 生活関連経路が接続される施設だけでなく、地域の生活関連施設の集積度合いを示すためにも、重点整備地区内の生活関連施設の把握に努めましょう。
- ☞ 生活関連経路は、全ての施設相互間の経路が設定できなくても、優先順位が高いものや位置づけの調整が整ったものから順次位置づけていくことが重要です。

生活関連施設の設定・生活関連経路の設定については、



「Ⅱ 移動等円滑化促進方針の作成」の「4-4 生活関連施設・生活関連経路の設定」を合わせてご参照ください。

■ 生活関連施設の設定

基本構想における生活関連施設の設定にあたっての留意点

○ 事業の実施可否により生活関連施設設定の判断をしない

生活関連施設は、「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いため、**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等の取組を記述**する等、事業の実施可否にとらわれないことが望めます。

なお、生活関連施設に設定された施設がすぐに事業実施の対象となる訳ではなく、長期的な展望に立って議論を行い、必要となった時点で事業を実施することとなります。

生活関連経路の設定

基本構想における生活関連経路の設定にあたっての留意点

○ 事業の実施可否により生活関連経路設定の判断をしない

生活関連施設と同様、**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。

○ 特定道路への指定について

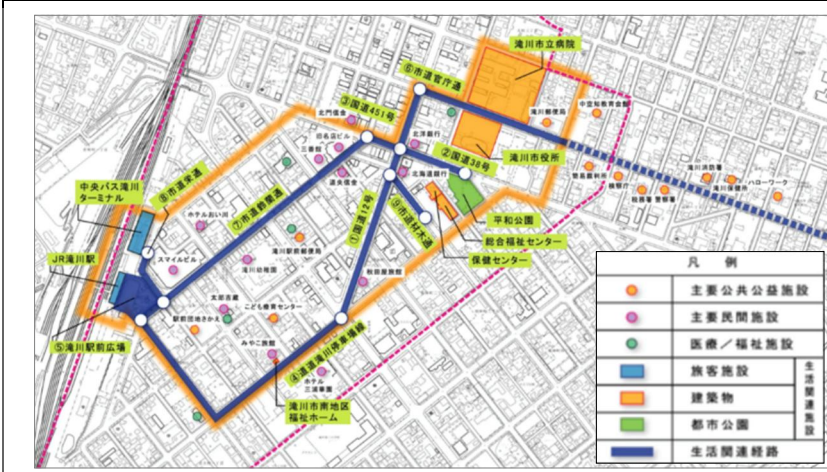
重点整備地区内の生活関連経路は原則として全て特定道路として指定されるため、生活関連経路の指定にあたっては留意しましょう。

なお、特定道路として指定する道路の要件には、生活関連経路の有無にかかわらず、2以上の特定旅客施設、特定路外駐車場、主な生活関連施設等を相互に連絡する主要な道路で、高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものや、この他、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路も含まれ、特に、前者については地方公共団体が国に情報提供を行う必要があります。

移動等円滑化に関する事項

基本構想の対象となる施設及び車両等についてどのような移動等円滑化を図るのかについて記載する必要があります。

生活関連施設及び生活関連経路の設定例 <北海道滝川市>



重点整備地区が駅周辺 2 km四方の徒歩圏内と、比較的コンパクトに設定されている事例

生活関連施設及び生活関連経路の設定例 <北海道札幌市>

生活関連施設のひとつとして、避難所を追加した事例

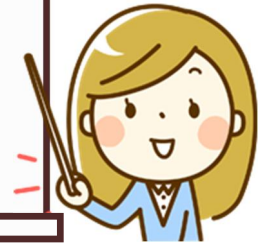
平成 21 年の基本構想策定時に実施したパブリックコメントの意見を参考に、生活関連施設のひとつとして避難所を追加する見直しを行いました。

避難所には、公園や広場などを指定した「一時避難場所」「広域避難場所」と、学校や地区の会館などを指定した「収容避難場所」がありますが、冬の災害や長時間の避難時にも対応できる「収容避難場所」を生活関連施設への追加の対象としました。



6-5 特定事業の設定

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



Point

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

■ 特定事業について

特定事業とは、バリアフリー法第2条で定める6つの主としてハード整備に関する事業（公共交通特定事業・道路特定事業・路外駐車場特定事業・都市公園特定事業・建築物特定事業・交通安全特定事業）と、令和2年5月のバリアフリー法改正により創設されたソフト対策に関する事業（教育啓発特定事業）のことを指します。**基本構想で特定事業を定めた場合、事業を実施する者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられます。**

なお、バリアフリー法においては、新施設等について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。また、**基準適合義務が課せられない既存の施設等についてのバリアフリー化が求められます。**（既存施設の基準適合は努力義務）

■ 基本構想に特定事業を位置づける際の留意点

基本構想に具体的な特定事業を位置づける際には、以下の点に留意する必要があります。

● 特定事業の関係者に対して十分な協議が必要

- ⇒ 基本構想に特定事業を位置づける場合、市町村は、関係する施設設置管理者、都道府県公安委員会等と十分に事前に協議することが必要です。
- ⇒ 教育啓発特定事業のうち、「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」を位置づけようとする場合は、学校の教育活動との調和や教職員への過大な業務負担の防止を図るため、事業主体のみならず、（教育委員会等の）学校関係者、地域住民、関係団体とも十分に事前に協議を行い、関係者の意向等を踏まえることが重要です。

● 特定事業計画の作成・事業計画に基づく事業の実施が必要

- ⇒ 基本構想に特定事業を位置づけた場合、事業を実施する者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられます。
- ⇒ バリアフリー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や関連するガイドライン等の内容を踏まえ、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等、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、移動等円滑化基準にすべて適合しないバリアフリー化等の事業内容であっても、特定事業として積極的に位置づけ、段階的なバリアフリー化を進めていくことも重要です。

- ⇒ 教育啓発特定事業については、基本構想に位置づけられた場合、事業を実施する市町村又は施設設置管理者は、あらかじめ、関係する市町村及び施設設置管理者（学校と連携する事業について定める場合には、関係する市町村、施設設置管理者および学校）に意見を聴いた上で教育啓発特定事業計画を作成し、作成した計画を関係者に送付する必要があります。
- ⇒ 事業を実施する者は、定められた教育啓発特定事業計画に基づき事業を実施する必要がありますが、特に学校と連携する場合には、計画作成段階で学校の意見を十分に聞くことが円滑かつ確実な事業の実施につながります。

● **特定事業を実施する対象範囲**を検討

- ⇒ 原則として、特定事業は重点整備地区内で実施するものを基本構想に位置づけることができます。
- ⇒ 教育啓発特定事業については、重点整備地区の移動等円滑化に資する取組であれば、重点整備地区外で行うものや、生活関連施設の職員や通勤者等重点整備地区の住民以外の者を対象としたものを記載することが可能です。

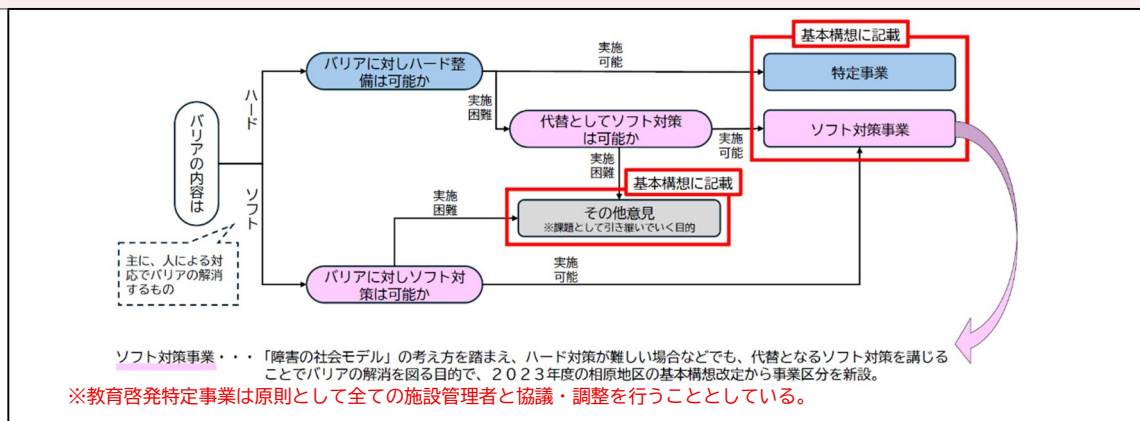
● **市町村における各種計画・事業等との連携**を検討

- ⇒ 基本構想の内容は、市町村が定めている地域のバリアフリー化に関する条例、計画、構想等との調和が保たれていることが必要ですが、特定事業についても、市町村が有している上記の計画（例えば、道路や公園の整備計画等）等に基づく事業と連携して実施することが重要です。
- ⇒ なお、教育啓発特定事業の実施に際しては、市町村が開催する障害者の理解を深めるための学習の機会や講演会等に対して厚生労働省が実施している支援スキーム[※]を活用することが可能です。

※ 障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律（平成 17 年法律第 123 号）第 77 条 第 1 項第 1 号の規定に基づき市町村が実施する地域生活支援事業（理解促進研修・啓発事業）

特定事業に関する施設設置管理者との調整方法 <東京都町田市>

町田市では、まち歩き点検で把握した課題等への対応について、下図に示す考え方に基づき、協議会で基本構想への位置づけを施設設置管理者等とともに検討しています。



<施設設置管理者との特定事業の調整方法>

■ 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を記載

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

● 特定事業の実施者を記載

- ⇒ 特定事業を実施する主体や関係者を記載します。
- ⇒ なお、教育啓発特定事業の実施主体となり得る市町村又は施設設置管理者のうち、施設設置管理者には、公共交通事業者等だけではなく、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等が含まれることから、例えば、重点整備地区内に事務所や施設を有する企業等が実施する取組を教育啓発特定事業として記載することも可能です。

● 特定事業の内容・実施する対象施設（対象地区）等を記載

- ⇒ 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、特定建築物や、具体的な地区等を記載します。
- ⇒ 教育啓発特定事業を実施する地区や場所等については、具体的には特定事業計画に記載されますが、主として重点整備地区内で実施するのか、重点整備地区内外に渡って実施するのか、実施する教育啓発特定事業に求められる効果を勘案してあらかじめ明確にしておくといでしょう。

● 特定事業の実施予定期間を記載

- ⇒ **事業の着手予定時期、完了予定期間を記載**します。基本構想に記載する事業の実施予定期間としては、基本構想の目標年次の期間中、どの時期に実施するのか、必要に応じて継続して実施していくものなのかを記載しましょう。
- ⇒ 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。

● その他特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項を記載

- ⇒ 教育啓発特定事業を実施する際に配慮が必要な重要事項を記載します。特に、事業実施に当たって、関係者があらかじめ理解しておくべき共通事項を記載しておくことが重要です。

■ 特定事業の内容

バリアフリー法において、特定事業の内容は以下のように定められていますが、具体的に想定される事業は様々です。また、事業の効果を高める観点から、可能な限り、企画及び実施段階において、高齢者・障害者等の当事者参画を得ながら進めていくことが望まれます。

● 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、エスカレーター等）の整備、これに伴う特定旅客施設の構造の変更

※ 旅客施設を含まない重点整備地区の場合は、当該重点整備地区と当該市町村内の特定旅客施設の間のバリアフリー化を図るための事業（特定旅客施設、特定車両のバリアフリー化等）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等）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、路面構造の改善等）

● 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等）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等）

⇒ 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等）

● 教育啓発特定事業

⇒ 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（学校の場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、旅客施設等におけるバリアフリー教室の開催等）

⇒ 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（上に掲げる事業を除く。）（障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催、公共交通事業者等の従業員を対象とした接遇研修の実施、優先席や車椅子使用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示等）

【学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業の留意点】

教育啓発特定事業のうち、学校と連携した事業を基本構想に記載するにあたっては、学校の教育活動との調和や、教職員への過大な業務負担の防止を図るため、事業主体のみならず、連携対象である学校と十分に事前に協議することが重要です。

また、事業の実実施計画である教育啓発特定事業計画を事業主体が定めようとする場合も、関係する市町村及び施設設置管理者に加え、学校の意見を聴かなければならないことが、法第36条の2第3項において規定されています。

建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン

全ての利用者にとって使いやすい建築物を整備するためには、建築プロジェクトの構想、設計、施工、維持管理・運営の各段階において、当事者等の施設利用者が参画して、施設固有の事情や立地に対するユーザビリティを確認しながら、検討・整備を進めることが有効です。

そこで、国土交通省では、当事者参画の重要性の理解増進を図るとともに、建築プロジェクトにおける当事者参画の自発的な実施を促進することを目的として「建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン」を策定しています。

公共建築物の発注においては、自ら定めた実施方針に基づき、事業者から当事者参画の方法等の具体的な提案がなされるよう、個々の建築プロジェクトの要求水準書に当事者参画の実施を盛り込むことのほか、基本構想に基づく建築物特定事業計画に当事者参画の実施を位置づけること等も考えられます。



<建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン>
(令和7年5月)

施設整備に向けて当事者参画を図っている事例 <大阪府豊中市>

バリアフリー化でお悩みごとはないですか？
少しの工夫で改善できることがたくさんあります！
利用者から率直な意見を聞いてみませんか？

豊中市バリアフリーチェックシステム

豊中市バリアフリーチェックシステムについて

◆制度の概要
事業者が施設を整備する際、だれもが安全で利用しやすい施設を設置するため、実際に利用者の意見を聴きながらバリアフリー整備を進めることができる制度であり、これまでも法令基準以上のきめ細かな仕様の決定に役立っています。

◆制度の対象者
バリアフリー化工事を予定している事業者・店舗事業主など

◆主な整備内容
出入口/可動扉・通路/トイレ/エレベーター/駐車場/階段/会計・レジ/カウンター/客室/発券機・券売機・ATM/視覚障害者誘導用ブロック/点字案内板/盲導案内装置/カムダウン・クールダウンスペース/子育て支援設備等

◆制度の流れ
①事業者から基盤整備課に申し込み
②場所、日程、チェックを行う人の調整
③チェックの実施(当日)
④意見を参考に設計や工事に反映

◆申し込み方法
申請書の提出

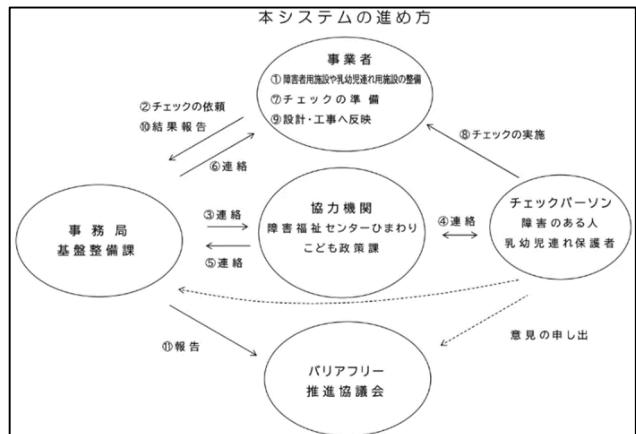
◆費用
チェックは無償で受けられます。
※制度の詳細は下記お問い合わせ先にご確認ください。

ホームページはこちらから▶

豊中市 Toyonaka City
都市基盤部 基盤整備課 計画係
TEL:06-6858-2886 FAX:06-6854-0492
〒561-8501 大阪府豊中市中桜塚3丁目1番1号

豊中市では、利用者が安全で利用しやすい施設を整備するため、ガイドラインなどに基準がない細部の仕様を検討する必要がある場合に、事業者（依頼者）が障害のある人や乳幼児連れ保護者等のチェックを受け、その意見を参考に整備を実施できる体制を整えています。

今後は大規模建築物の建設時においてこのシステムを発展させた検討会方式を手法として取り入れ、建物や公園等のハード整備の際に各計画段階で当事者の意見を聞きながら進めることを検討しています。



6-6 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バリアフリー化事業のうち、特定事業に該当しないものを記載します。バリアフリー法の基本方針では、該当するものの例として以下を挙げています。

- 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）
- サインによる情報提供の充実



Point

☞ 「その他の事業」についても、事業の実施者、対象施設等、事業の内容、実施予定期間等について、出来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

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、特定事業の対象とならない生活関連施設であっても、高齢者や障害者等が多数利用する施設を設定（コンビニや飲食店等）し、自主的にバリアフリー化に取り組む**ことが考えられます。なお、条例に定めた建築物は特別特定建築物として扱われま

■ 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

分かりやすいサイン（ひらがな・外国語併記等）の整備、点字・音声案内の充実、移動支援のためのサイン環境づくり等、障害者等の円滑な移動に配慮した整備等も考えられます。

6-7 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。



Point

- 重点整備地区内で実施される市街地開発事業等の移動等円滑化の取組は、基本構想に即した整備を進めることが重要です。

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、事業スケジュール等）を示した上で、**移動等円滑化を図るために実施する内容について記載**します。

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防止」「市道××線における放置自転車の防止」等整備の目的と、事業概要（施設の位置、規模、事業スケジュール等）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。

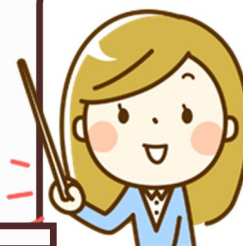
駐車施設の設置に関する記載事例 <兵庫県神戸市>

施設名	整備目標	実施時期			備考
		前期	後期	長期	
六甲道地区（灘区）					
フォスタ六甲駐車場	障害者用駐車スペース付近の段差解消	★			
ウェルブ六甲道4番街駐車場	駐車場案内表示の改善	●			
三宮地区（中央区）					
三宮中央通り駐車場	駐車場案内表示の改善	●			
三宮駐車場	ピクトグラム等案内表示の設置	●			
	敷地内通路への視覚障害者誘導用ブロックの敷設	★			
	敷地内通路への手すりの設置		★	★	
	多機能トイレへのオストメイトの設置		★	★	
	介助技術教育の実施		◆	◆	

6-8 心のバリアフリー

高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活ができるようになるためには、施設整備（ハード面）だけではなく、高齢者、障害者等の特性を理解し支え合うという「心のバリアフリー」が重要です。

基本構想では、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の必要性や実施主体、取組内容、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。



詳しくは、「4-5 心のバリアフリー」をご参照ください。

基本構想に記載する「心のバリアフリー」に関する内容

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

車椅子使用者用駐車施設の適正な利用の推進事例 < 埼玉県川口市 >

車いす使用者用駐車施設の適正な利用の促進く川口市おもいやり駐車場制度

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

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

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

なお、今後も同制度の普及による意識の向上と協力施設の維持拡大に努めます。

※駐車場案内看板については、令和 2 年 6 月現在使用されているデザインのもの。



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

バリアフリー教室の開催事例 < 奈良県香芝市 >

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

車いす体験の様子



視覚障がい疑似体験の様子



バリアフリー教室（香芝市立閑屋小学校）アンケート集計結果

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

問1 今日の授業でお話しした内容は分かりやすかったですか？

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

■「むずかしかった」と答えた理由（むずかしかったところ）

- 車いすの人やめがねのふいゆうな人はとてもいいんだな、と思った。
- 目が見えない体験が、こわかったから。

問2 今日の授業を受けてみて感じたことはどんなことかな？（複数回答可）

障害のある人の気持ちになって考えたい。	4.4名
困っている人を見かけた時には「お手伝いしましょうか？」と声をかけたい。	5.4名
今日学んだお手伝いの方法やバスのバリアフリーの工夫等を家族やお友達に伝えたい。	5.2名

■その他（自由記入）

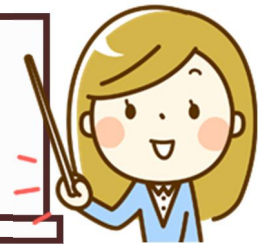
- もし自分が体が不自由だったら、たすけてくれたらうれしいと思う。
- 障がいのある人は大変だなと思いました。

問3 今日のバリアフリー体験授業全体の感想（自由記入）※一部抜粋

- 「目で感じましたろうか？」という言葉を聞いて、高齢者の人たちに声をかけたいです。
- 目が見えなくてもいいんですよ。わたしたちがいたらたすけてあげてもらいたいな。

6-9 施設設置管理者間の連携

移動に制約がある人々（高齢者、障害者等）に対しては、旅客施設、駅前広場、道路等の個々のバリアフリー化だけではなく、境目がなく連続性が確保された空間整備が重要になります。



Point

- ☞ 施設設置管理者間が個々に移動空間を整備した場合、施設間で段差や不連続の継目等が生じることがあります。施設整備を実施する場合に、隣接する施設と連続性を確保して行うことが重要です。
- ☞ 施設整備等ハード面に対応しきれない場合には、ソフト面での連携も重要です。

■ 施設設置管理者間の連携について

基本構想において特定事業等による具体の事業を設定する場合、個々の施設のバリアフリーのみならず、**面的・一体的に移動の連続性が確保されているかどうかについて配慮することが非常に重要**です。特に、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間の継ぎ目となる**交通結節点における移動等円滑化に十分配慮することが重要**であるとともに、**施設整備等のハード面だけでは案内誘導等が不十分となる場合も想定し、事業者間で連携して案内等を実施できるソフト面での配慮が重要**です。

例えば、鉄道からバスへの乗り継ぎに際した具体的なバス乗り場への案内は、視覚障害者誘導用ブロックの連続的な敷設だけでは不十分な場合があり、事業者間で乗換経路や乗降場所の情報を随時共有し、お互いで案内誘導を補完できる体制が整備されることが考えられます。また、道路（歩道を含む。）と建築物の出入口に関するバリアフリー化も重要です。



具体的な連携事例については、「**4-6 届出制度について**」をご参照ください。

6-10 施設設置管理者からの情報提供について

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、各施設の管理者等は、市町村の求めに応じて、バリアフリーの状況について、旅客施設及び道路については情報提供しなければならない旨を、建築物、路外駐車場、公園については情報提供に努めなければならない旨をバリアフリー法において規定しており、円滑な情報収集が可能となります。



Point

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

■ 市町村による情報の収集、整理及び提供

市町村は、バリアフリーマップ等を作成するため、施設設置管理者に対して基本構想に基づき、情報の提供を求めることができます。

- ・公共交通事業者等及び道路管理者：義務
- ・路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等：努力義務

情報提供の対象は、バリアフリーの設備の有無及びその設置箇所その他高齢者、障害者等が当該施設を利用するために必要となる情報となります。

また、市町村は、施設設置管理者に求める情報提供の内容を定めるにあたっては、協議会を活用するなどにより障害者、高齢者等及び施設設置管理者等の意見を十分に反映するよう努めるとともに、**施設設置管理者に過度な負担が生じないように配慮しつつ、高齢者、障害者等にとって必要なバリアフリー情報が得られるよう留意することが必要**です。

なお、施設設置管理者に情報提供を求める際には、**提供すべき事項等を明確にすることが必要**です。

■ バリアフリーマップについて

高齢者、障害者等が利用可能な施設や経路を選択できるようにするためには、これらの施設や経路が所在する場所を示したバリアフリーマップ等を作成することが効果的です。このため、市町村は積極的に施設等のバリアフリー情報を収集の上、バリアフリーマップ等を作成し、提供することが重要です。




具体的な参考事例等については、「4-7 施設設置管理者からの情報提供について」をご参照ください。

6-1 1 情報アクセス・コミュニケーション

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

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




 詳しくは、「4-8 情報アクセス・コミュニケーション」をご参照ください。

6-1 2 地域特性等に応じた施策

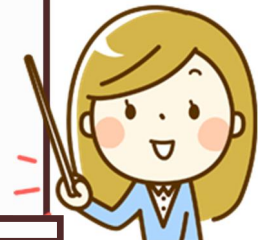
重点整備地区での取組内容は、「都市部」、「地方部」、「積雪・寒冷地」、「観光地」等、地域特性により求められる内容が異なります。基本構想では、これらの地域特性を十分に考慮した独自の取組や事業の実施が求められます。



 詳しくは、「4-9 地域特性等に応じた施策」をご参照ください。

6-1 3 移動等円滑化に関するその他の取組

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

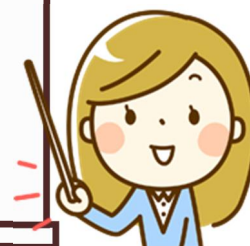


 詳しくは、「4-10 移動等円滑化の促進に関するその他の取組」をご参照ください。

第7章 バリアフリー基本構想の評価・見直し

7-1 基本構想の進行管理と事後評価

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



Point

- ☞ 基本構想では、協議会を活用して継続的な改善を行い、進行管理の実施方法や事後評価の方法について具体的に示すことが必要です
- ☞ 協議会を活用して、継続的に進行管理を図ることが必要です
- ☞ PDCAサイクルの実施にあたっては、高齢者、障害当事者等がPDCAの各場面に参加する仕組みを構築することが重要です。

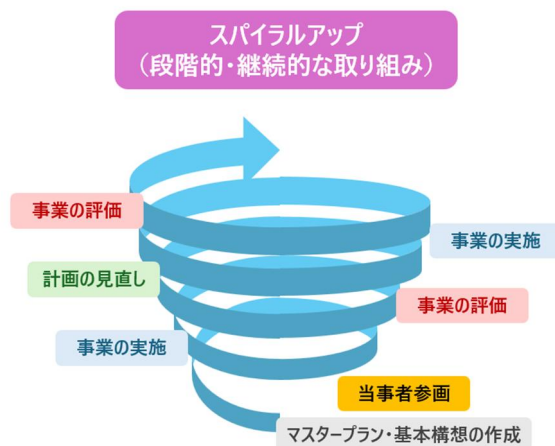
■ 基本構想の評価の基本的な考え方

基本構想には、事業等の進行管理と具体的な取組の評価について、そ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）後の事業実施（Do）と、実施状況を継続的に把握し、事業実施内容と事業実施の効果を評価（Check）する仕組みを構築して、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と改善を図るという考え方です。

基本構想での特定事業計画が終了した後であっても、**状況に応じて維持・改善していく「段階的・継続的な取組（スパイラルアップ）」が重要**であり、必要に応じて基本構想を見直すといったことが求められます。

このスパイラルアップのサイクルを構築するためには、基本構想作成に係る事前の**検討段階から事後評価の段階**に至るまで、協議会を活用すること等により、高齢者、障害者等の利用者や施設設置管理者等の関係者が積極的に参画し、この**参画プロセスを経て得られた知見を共有化し、スパイラルアップを図ることが重要**です。



■ 進行管理に関する記載事項

基本構想では、特定事業等の進行管理をどのように行い、基本構想に記載した取組（特定事業やその他の事業や施策）をどのように評価していくのか、**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。

このような協議会の活用により、高齢者、障害者と施設設置管理者等の関係者が進行管理に参加して課題を共有しながら効果的な見直しにつなげることが重要です。

なお、進行管理においては、単純に事業の進捗状況を把握するだけでなく、特定事業計画（第7章で詳述）などで策定されたスケジュールと実際の進捗状況との乖離状況を把握し、スケジュール変更や、整備促進の依頼などを必要に応じて実施することが重要です。

ソフト施策などの取組の進行管理においては、その施策がどのように拡大・浸透しているかを確認し、その状況に応じて取組をさらに促進することが重要です。

また、自治体担当者の異動等により進行管理の停滞が生じないように庁内体制を継続させることも重要です。



進行管理体制の事例 <千葉県市原市>

- 特定事業は各特定事業に関係する庁内組織が窓口となり、進捗状況を把握できる体制を整えている。
- ソフト施策を中心とした心のバリアフリーに関する取組は、高齢者・障害者の相談窓口となっている保健福祉部門を中心に推進。
- バリアフリー推進協議会を活用し、事業の進行管理や市民・事業者・行政が連携して事業の促進を図る

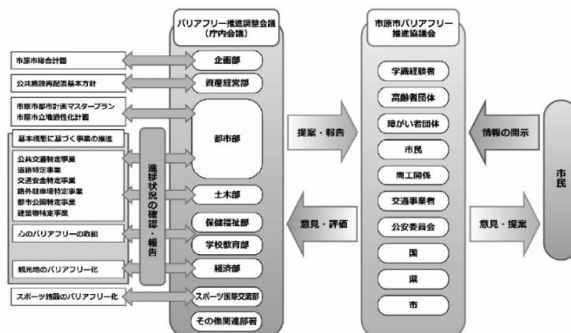
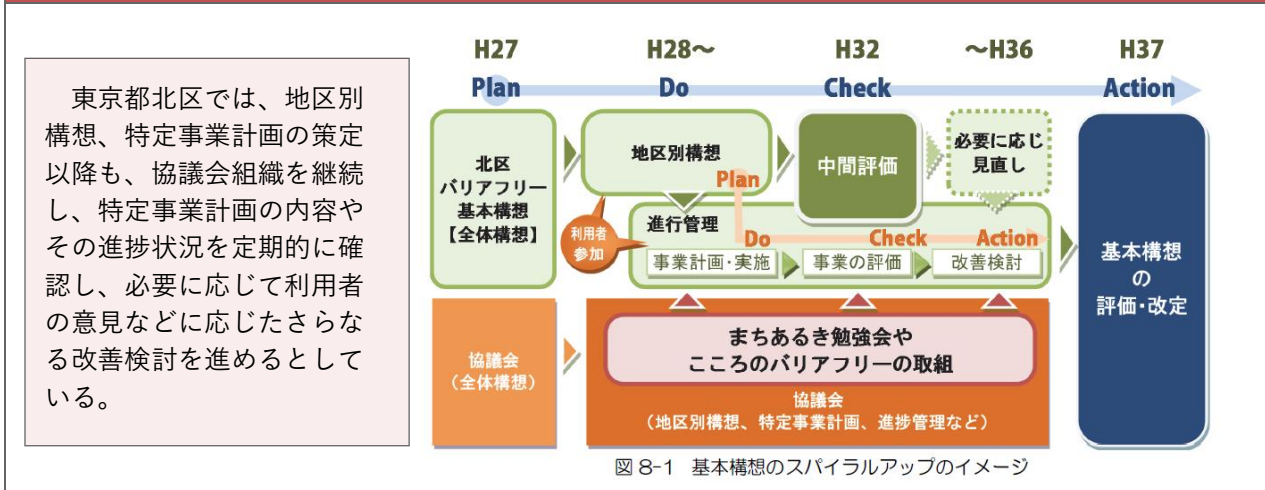


図 バリアフリー化推進体制（2018年4月1日以降）



(2) 住民参加等

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

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、特に住民等への意識啓発や教育、バリアフリーマップ作成等、「心のバリアフリー」の推進や情報提供等に関する取組は、行政だけでなく、住民・事業者等との協働により推進していくことが望ましいと考えられます。このような取組を基本構想で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ことが重要です。

■ 事業の進行管理から事後評価

作成した基本構想は、時代背景や利用者ニーズ等を考慮して適宜、継続して改善を実施する必要があります。作成した基本構想で実施した特定事業について、一度実施すればバリアフリー化は充足していると考えている自治体も少なくありません。

基本構想の進行管理及び事後評価のポイントは次のとおりです。

1. 進行管理の実施

適宜、各種特定事業の進捗を確認する必要があります。

進行管理を確認する方法として、基本構想作成時の協議会を活用して、各種特定事業の関係者に対して年間の事業進捗の報告を義務づけることが挙げられます。

2. 事後評価の実施

進行管理では、特定事業の整備状況が分かりますが、その整備の内容を一定の考え方や基準に基づき評価することによって新たな課題が浮かび上がり、課題への対応を検討していくことが重要です。

一つの方法としては、基本構想作成時点に設定した目標の達成状況を把握し、達成状況に応じた課題を明確にしていくことが考えられます。

事業の進行管理の事例 <大阪府高槻市>

§1 道路特定事業

年度	事業主体	路線名	事業内容
平成 27 年度 事業進捗	高槻市 都市創造部	大畑町 7 号線	歩道新設・視覚障がい者誘導用ブロック設置の 測量および道路詳細設計
		JR 高槻駅南駅前 1 号線	視覚障がい者誘導用ブロックの設置
		高槻駅前線	視覚障がい者誘導用ブロックの設置
		富田北駅前線	視覚障がい者誘導用ブロックの設置（東側）
	JR 高槻駅南駅前広場	車道部分の排水施設と証明施設の更新	
平成 28 年度 事業予定	国土交通省 大阪国道事務所	国道 171 号 （大畑町交差点）	歩道整備
	大阪府 茨木土木事務所	摂津富田停車場線	道路改良工事（歩道の設置・拡幅）
	高槻市 都市創造部	大畑町 7 号線	歩道新設・視覚障がい者誘導用ブロック設置
富田北駅前線		視覚障がい者誘導用ブロックの設置（西側）	
市内一円		視覚障がい者誘導用ブロックの補修	
JR 高槻駅南駅前広場		身体障がい者乗降スペースの新設 歩道の低床式バス対応 歩道舗装の透水舗装化、点字ブロック再整備	

- 事業の進捗を明らかにし、次年度での取組内容を整理しています。
- 次年度の対応は前年より上位な取組を実施しています。（特に、JR 高槻駅南駅前広場の事業内容）

■ 事後評価の方法

- 協議会や住民、障害当事者等による点検、アンケート等、様々な確認・評価方法を提示する
- 特定事業やその他の取組を評価するには、基本構想作成時にあらかじめ定量的な目標を設定する等、具体的な目標を確認・評価する方法について提示する

基本構想作成後に、次章で示す特定事業計画を自治体と各事業者が協力して作成する必要があり、事業計画には特定事業の整備内容、整備目標時期を示すこととなります。

事後評価では、この**事業計画に示す内容等バリアフリー化がどこまで進んだか、目標年次での成果や残された課題を可視化し、協議会で確認・評価することが重要**です。

この確認作業は、施設設置管理者からの事業の整備完成報告等の情報提供とともに、進行管理でも記載したように、高齢者、障害者等とともにバリアフリー化の整備状況について確認する機会を積極的に設けることが適正な評価に繋がります。

また、社会情勢変化等により目標の期間までに整備が完了しない場合も考えられ、多くの特定事業を抱えた基本構想では、その**事業実施の進捗状況を示す整備率等の定量的な評価指標**により、どの施設整備の進捗が遅れているのかを示し、着目すべき見直し事業の抽出とその後の事業実施に反映できます。このような**具体的な評価方法を示して評価を実施**することで、バリアフリー化を実施する**事業者の計画・設計段階からの意識向上**にも繋がります。

さらに、事業の進捗のみならず、移動にあたって距離や時間をどれだけ短縮することができたか等の具体的な利便性に関することを評価することによって、高齢者、障害者等が使いやすいまちが整備されます。

事後評価の事例 <埼玉県さいたま市>

<浦和地区まちあるき勉強会 実施概要>

日時：平成26年10月27日（月）13時半～16時半

参加者：計37名（学識経験者、高齢者・障がい者・育児支援等の団体代表者、大学生、市職員など）

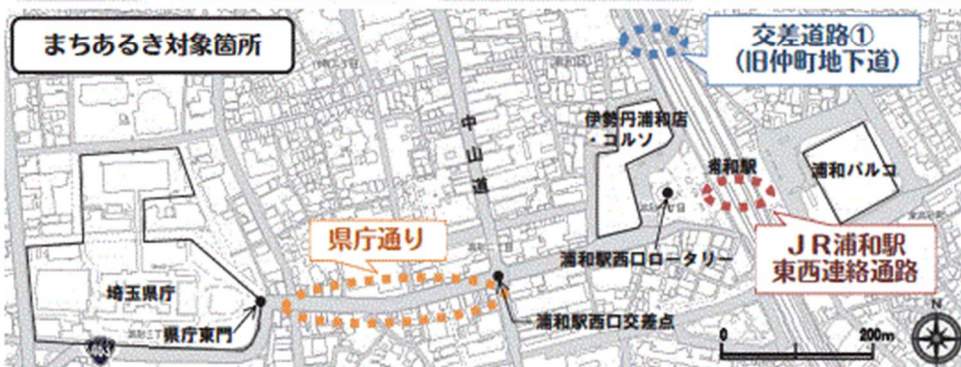
当日のながれ：整備概要の説明 → まちあるき → 確認結果のまとめ → 発表

道路管理者等が、整備概要や整備前後の状況を説明しました。

現地で整備状況を確認しました。

まちあるきの結果について意見交換を行いました。

各グループでまとめた内容を共有しました。



県庁通り 平成25年9月に整備完了（県庁東門～浦和駅西口交差点間） ●：良い点 ▲：気づいた点

整備前

- 色や形状がわかりにくい誘導ブロック
- 水を通さない舗装
- がたつきあり
- 歩道の横方向に傾きあり

整備後

- 自転車レーン設置
- JIS規格の誘導ブロックとし、路面との色の差をはっきりさせる
- 水がしみこむ舗装
- 植樹帯を撤去
- 歩道を再整備し、歩道の傾きを改善

- 全体的に歩道のがたつきがなく歩きやすい。
- 誘導ブロックの色や形状がわかりやすい。
- ▲ バス停部分の傾斜が大きく、車いす使用者はもちろん、介助の方も危険。
※平成27年3月に傾斜を改善
- ▲ バス乗務員の人的対応にも期待したい。
- 歩道でスピードをだす自転車が少なくなり安全になった。
- ▲ 自転車利用のルールやマナーが徹底されると良い。

施設見学会による事後評価を施設のバリアフリー化へ反映した事例 <東京都北区>

東京都北区では、スパイラルアップの取組として「構想・計画」、「設計」、「施工」、「完成後」の整備の各段階における点検や意見交換での評価について記述している。

その中で、平成 29 年度には施工完了間近の小学校等複合施設（地域振興室・ふれあい館・学童クラブ）において、以下の内容を目的とした施設見学会を実施した。

- ・利用者（見学会参加者）の視点から良かった箇所や気になった箇所を確認し、改善可能な範囲で整備への反映を働きかける
- ・施設見学会の後の意見交換会で得た情報や成果を他の施設整備に反映する

各段階での取組例と期待される効果

整備段階	取組例	取組による効果
企画構想・基本計画	施設へ導入する機能や基本的な配置、バリアフリー設備の確認	「あらかじめ配慮する」ユニバーサルデザインの考え方が取り入れられる
基本設計	設計図や模型等を用いた整備内容の確認	利用者目線で動線や設備配置に不自然な箇所がないか確認できる
実施設計	出入口や設備、視覚障害者誘導用ブロックなどのより具体的な設計の確認	利用者目線で詳細の配慮事項や設備の使い勝手について確認できる
施工	現地での危険箇所や案内板の設置位置などの最終確認	利用開始前に利便性や安全性を検証し、必要な改善を加えることができる
運用・管理	完成施設の検証	運用面の変更や簡易な修繕により使い勝手の改善や、必要な人的対応の確認などソフト面の改善ができる

【施設見学会の実施概要】

日時：平成 30 年 1 月 18 日、10：30～12：00

出席者：30 名（協議会や区民部会委員及びその紹介者、事務局）

施設開設時期：平成 30 年 4 月、複合施設（小学校、地域振興室、ふれあい館、学童クラブ）

施設見学会における主な意見 ◎良かった点、△課題として指摘点



見学会の様子



意見交換会の様子

対象設備	意見内容	写真
地域出入口・受付ホール	◎受付は低いカウンターがあり、車いす使用者に対応しているが良い。 △点字表示のある各セクションの案内やフロア等の案内板をつけた方が良い。	
トイレ	◎多機能トイレが各階に設置されている。 ◎ふれあい館には、一般トイレにも手すりと呼び出しボタンが設置されている。 <u>写真1</u> ◎オストメイト対応設備が設置されている。 △多機能トイレにはベビーベッドのみで大人を介助できるベッドが設置されていない。施設は避難所に指定されているので必要である。桐ヶ丘中学校には設置されているので新設の施設には設置するなど統一した方が良い。 △非常時に聴覚障害の人もわかるよう、フラッシュライト等を設置した方が良い。 △多機能トイレの扉は車いす使用者など手動で開けられない人のためにボタン等を設置し、自動扉にした方が良い。 △多機能トイレは十分な広さを設け、手洗い場は十分な蹴込みを設ける、ベビーチェアを移設するなど車いす使用者が使いやすくした方が良い。 <u>写真2</u>	
通路	◎通路の幅が十分広く、車いす使用者や大勢の人とすれ違ってもストレス無く歩ける。 <u>写真3</u> △高齢者も多く利用するため、通路に手すりを設置した方が良い。	
和室	△和室出入口に段差があり、不便である。	
階段	◎階段の蹴上が 15cm で上り下りし易い。 △階段の手すりが 1 段だけなのが気になる。2 段手すりは設置した方が良い。	

写真1：手すりと呼び出しボタンのあるトイレ

写真2：車いす使用者には使いやすい手洗い場

写真3：幅員の広い通路

特定事業の定量的評価の事例 <埼玉県さいたま市>

さいたま市では、毎年の特定事業計画の進捗状況の把握とともに、中期事業の初年度となる平成28年度末の段階において、特定事業計画の定量的な評価を行った。

評価結果は、事業者等に情報提供を行うことで、事業期間の中間時期を迎えた時期に改めて事業者によりバリアフリー推進の動機づけをしてもらい、残りの中期・長期事業への反映を図ることとしている。

評価は、平成25年度から平成28年度までに実施された特定事業について、整備の進捗状況を『整備率』、『道路特定事業進捗率』、『短期事業進捗率』の3つ指標により、地区別（6地区）・事業種別（9種）において算出。

●整備率：計画数^(※)に占める整備済み（継続事業を含む）の事業数の割合

$$\text{整備率} = (\text{完了事業} + \text{継続事業}) \div \text{計画数}(\text{※})$$

(※)計画数とは、特定事業計画から「必要に応じて実施する事業」と「実施を見送った事業」を差し引いたもの

H28年度現在 整備率		地区別						総計
		大宮	北浦和	浦和	さいたま 新都心・ 北与野	武蔵浦和	岩槻	
事業 種 別	公共交通特定事業(鉄道)	75%	80%	100%	56%	100%	100%	78%
	公共交通特定事業(バス)	50%	57%	50%	50%	50%	63%	55%
	道路特定事業	13%	0%	25%	13%	0%	40%	14%
	その他事業(補完経路)	14%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
	その他事業(歩行者デッキ)				6%	0%		5%
	その他事業(バリアフリー経路共通)	100%	100%	100%	100%	100%	80%	96%
	交通安全特定事業	100%	100%	100%	40%	0%	0%	36%
	建築物特定事業				43%	59%	60%	54%
	その他事業	67%	75%	86%				76%
総計	39%	32%	43%	38%	53%	57%	46%	

●道路特定事業進捗率：道路特定事業延長に占める整備済み延長の割合

$$\text{道路特定事業進捗率} = \text{整備済み延長} \div \text{道路特定事業延長}$$

●事業進捗率：特定事業計画のうちある実施期間内に位置づけられた事業を対象に、その実施期間の事業計画数に占める各事業数の割合

①-1 短期事業完了率（短期事業計画数^(※)に占める完了事業数の割合）

$$\text{事業完了率} = \text{完了している事業数} \div \text{短期事業計画数}(\text{※})$$

①-2 短・中期事業完了率（短・中期事業計画数^(※)に占める完了事業数の割合）

$$\text{事業完了率} = \text{完了している事業数} \div \text{短・中期事業計画数}(\text{※})$$

② 短・中期事業着手率（短・中期事業計画数^(※)に占める着手済み事業数の割合）

$$\text{事業着手率} = \text{事業に着手している事業数} \div \text{短・中期事業計画数}(\text{※})$$

(※)事業計画数とは、ある実施期間内に位置づけある特定事業計画から「必要に応じて実施する事

特定事業等の進捗状況を分かりやすく公表している事例 <東京都目黒区>

東京都目黒区は、マスタープランにおいて13箇所を移動等円滑化促進地区とし、基本構想ではそのうち5箇所を重点整備地区と設定しています。(残りの8箇所は重点整備地区ではないものの、別途取り組みを進めるべきバリアフリー整備地区として独自に位置づけています)

特定事業に位置づけた取組の状況は定期的に障害者団体・地域団体・施設設置管理者等で構成される協議会の場で報告し、様々な関係者等と課題を共有しバリアフリー事業の更なる推進につなげています。また、目黒区HPで重点整備地区ごとに事業の進捗状況が毎年度公開されており、特定事業別に事業内容、実施主体、事業期間、最新の実施状況を一覧で確認することができます。

特定事業																		
【公共交通特定事業】																		
位置	事業内容	延長箇所数	事業主体	計画実施	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R6年度進捗状況	R6年度実施状況	R5年度までの実施状況	
中目黒駅	プラットフォームの転落防止対策の推進		東急電鉄(株)等 東急電鉄(株)等	計画 実施											実施済		可動式ホーム構整備済み	
	バリアフリー設備の適切な利用の推進		東急電鉄(株)等 東急電鉄(株)等	計画 実施											継続	・エスカレーターや多機能トイレなど各種バリアフリー設備の適切な利用に關し、ポスター提出やアナウンスを実施。 ・エスカレーターや多機能トイレなど各種バリアフリー設備の適切な利用に關し、ポスター提出やアナウンスを実施。		
	職員などによる役務の提供や介助支援のさらなる充実		東急電鉄(株)等 東急電鉄(株)等	計画 実施												継続	・声掛けサポート運動 継続 ・全ての駅係員・乗務員のサービス介助士の取得率100%継続 ・障がいをお持ちの方やご年配の方などを含むお客さまへのサービス向上を目的としたサービス選手権実施 ・介助が必要なお客さま向け事前受付サービス実施 ・声掛けサポート運動 継続 ・全ての駅係員・乗務員のサービス介助士の取得率100%継続 ・障がいをお持ちの方やご年配の方などを含むお客さまへのサービス向上を目的としたサービス選手権実施	
			東急電鉄(株)等 東急電鉄(株)等	計画 実施												継続	・声掛けサポート運動 継続 ・全ての駅係員・乗務員のサービス介助士の取得率100%継続 ・障がいをお持ちの方やご年配の方などを含むお客さまへのサービス向上を目的としたサービス選手権実施	
路線バス	ノンステップバスの導入		東急バス(株) 東急バス(株)	計画 実施											実施済		ノンステップ車両導入済	
	バス席に上履、ベンチの設置		東急バス(株) 東急バス(株)	計画 実施											実施済			
	職員などによる役務の提供や介助支援のさらなる充実		東急バス(株) 東急バス(株)	計画 実施												継続	年4回のチーム会議等の実施	年4回のチーム会議等
			東急バス(株) 東急バス(株)	計画 実施												継続	年4回のチーム会議等の実施	年4回のチーム会議等
【道路特定事業】																		
山手通り	中目黒駅以北の拡幅整備にあわせた歩道整備【経路①】	780m	東京都 東京都	計画 実施											実施済	事業執行100%、歩道完成率100% 中目黒駅北側～宿山通りとの交差点区間の歩道と、宿山通りとの交差点～目黒東山郵便局付近の交差点区間の外回り自転車歩行者道の整備を実施	事業執行90%、歩道完成率90% 中目黒駅北側～宿山通りとの交差点区間の歩道と、宿山通りとの交差点～目黒東山郵便局付近の交差点区間の外回り自転車歩行者道の整備を実施	
	拡幅整備にあわせた中目黒駅高架下横断歩道部での横断時の安全対策【経路②】	1箇所	東京都 東京都	計画 実施											実施済			
	中目黒立体交差点部交通島歩道部の段差及び勾配の改善【経路③】		東京都 東京都	計画 実施											実施済			
	中目黒立体交差点から目黒川船入場までの歩道の有効幅員の確保【経路④】		東京都 東京都	計画 実施											実施済			
	自転車通行空間の整備【経路⑤、⑥】		東京都 東京都	計画 実施											実施済	宿山通りとの交差点～目黒東山郵便局付近の交差点区間の外回り自転車歩行者道の視覚的分離:1000m	宿山通りとの交差点～目黒東山郵便局付近の交差点区間の外回り自転車歩行者道の視覚的分離:500m	
	看板や商品の歩道へのはみ出しの抑制【経路⑦、⑧】		東京都 東京都	計画 実施											継続	定期的に巡回して対応	定期的に巡回して対応	
	目黒川船入場～東京公共病院	視覚障害者誘導用ブロックの設置【経路⑨、⑩】 無電柱化【150m】【経路⑪】		東京都 目黒区 目黒区 目黒区	計画 実施 実施 実施										実施済			
山手通り～菅刈公園	歩道の安全な歩行空間の確保【経路⑫】		東京都 目黒区	計画 実施											実施中	概略検討		
	歩道の安全な歩行空間の確保【経路⑬】		東京都 目黒区	計画 実施											実施済		青葉台2-11～16施工改善箇所 6箇所	

<例>：令和6年度目黒駅周辺地区事業進捗状況>

町田市では、基本構想策定の考え方を整理した「市内全域の移動等円滑化の全体方針」に基づき、平成23～25年度にかけて市内10地区で基本構想を作成しています。

現在は基本構想を作成した後にまちづくりの進捗等で環境変化があった（予定される）地区について、まちづくりに関する計画等の策定状況や特定事業の進捗状況なども踏まえながら、一部の地区において基本構想の改定を行っています。

特定事業等の進捗状況は、協議会のバリアフリー部会において、市内10地区におけるこの約10年間で実施したバリアフリー整備の内容等について、全体の事業の進捗率や地区ごとの面的な整備状況及び特定事業ごとの整備状況の報告を行いながら、定量的・定性的な意見をそれぞれ構成員から聴取し、今後のバリアフリーまちづくりを進めていくこととしています。



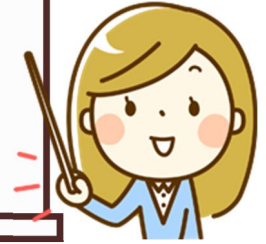
<例：鶴川駅周辺地区の面的なバリアフリー整備の進捗状況>

基本構想の記載内容				特定事業計画(基本構想に基づく実施主体の取り組み内容)						
NO	事業種別	対象箇所	特定事業内容	整備時期	実施内容	実施主体	実施状況	完了時期	整備写真 ※未整備は現況	備考
6	道路特定事業	鶴川駅前	視覚障がい者用誘導ブロックの適切な維持管理 ※箇所がある	中期	視覚障がい者用誘導ブロックの適切な維持管理	町田市	未実施	-		鶴川駅北口交通広場改修に伴い改善する予定。
7	道路特定事業	鶴川駅前	視覚障がい者用誘導ブロックの適切な維持管理 ※仕様古い	中期	視覚障がい者用誘導ブロックの適切な維持管理	町田市	未実施	-		鶴川駅北口交通広場改修に伴い改善する予定。
8	道路特定事業	鶴川駅前	駐車場前の視覚障がい者誘導ブロックの補修	中期	破損箇所の修繕	町田市	完了	2022年度		
9	道路特定事業	鶴川駅前	歩道切り下げ部におけるすりつけ勾配の改善	中期	歩道切り下げ部におけるすりつけ勾配の改善	町田市	未実施	-		鶴川駅北口交通広場改修に伴い改善する予定。
10	道路特定事業	鶴川駅前	横断側溝の凹凸の改善 利用者の安全確保	短期	横断側溝の凹凸の改善 利用者の安全確保	町田市	完了	2022年度		

<例：鶴川駅周辺地区の特定事業別の進捗状況>

7-2 基本構想の見直し

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



Point

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

■ 基本構想見直しの必要性

基本構想に位置づける各種事業の実現は、基本構想を作成して終わるものではなく、計画で定めた方針や目標の実現と、特定事業計画等の実施状況を確認して計画の見直しを行い、移動等円滑化を維持・継続・発展させていくことが必要です。そのためには、目標や事業の達成状況を「評価」して「見直し・改善」を行う必要があります。

特に重点整備地区における移動等円滑化のために実施された事業の成果についての評価に基づき、課題が多く残っている場合には、基本構想の見直しを実施することが重要です。

一方、国土交通省が実施した市町村へのアンケート調査では、マスタープラン又は基本構想を作成した自治体のうち、当事者参画の下、直近5年以内にスパイラルアップに取り組んでいる自治体（協議会等を活用した事後評価又は見直し等を実施している自治体）の割合は30%（令和6年度末時点）に留まっています。

■ 基本構想見直しのポイント

1. 新規課題への対応

基本構想を作成した当時には想定していなかった課題への対応を行う必要があります。

時代背景や利用者ニーズは日々移り変わります。こうした新たに生じる課題やバリアフリー法令の改正、社会情勢の変化等に対応するため、基本構想を適宜更新していく必要があります。

また、特定事業完了後に事後評価を実施することによって新たに浮かび上がってくる課題に対しても対応していくことが重要です。

2. 長期課題の検討

基本構想を作成した際に、中長期的に課題を明確にしておくことが大切です。

すぐに対応できる課題ではないものの、関係者間で継続的に議論を実施し、適切な時期を見計らって基本構想を更新し、事業を進めていくことも必要です。

■ 基本構想見直しの内容

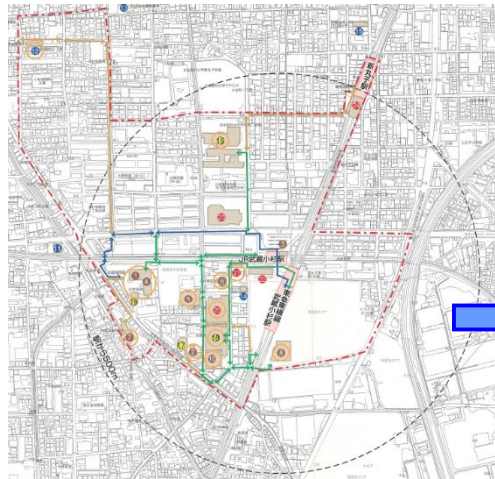
基本構想の見直しを実施している自治体における見直しの内容としては、「生活関連経路及び生活関連施設の見直し」、「特定事業の内容の見直し」、「心のバリアフリーに関する事項の追加や見直し」などがみられます。

市街化進展や施設の立地状況変化から重点整備地区を見直した事例 <神奈川県川崎市>

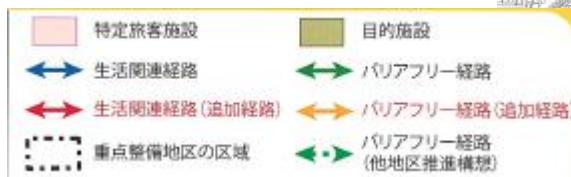
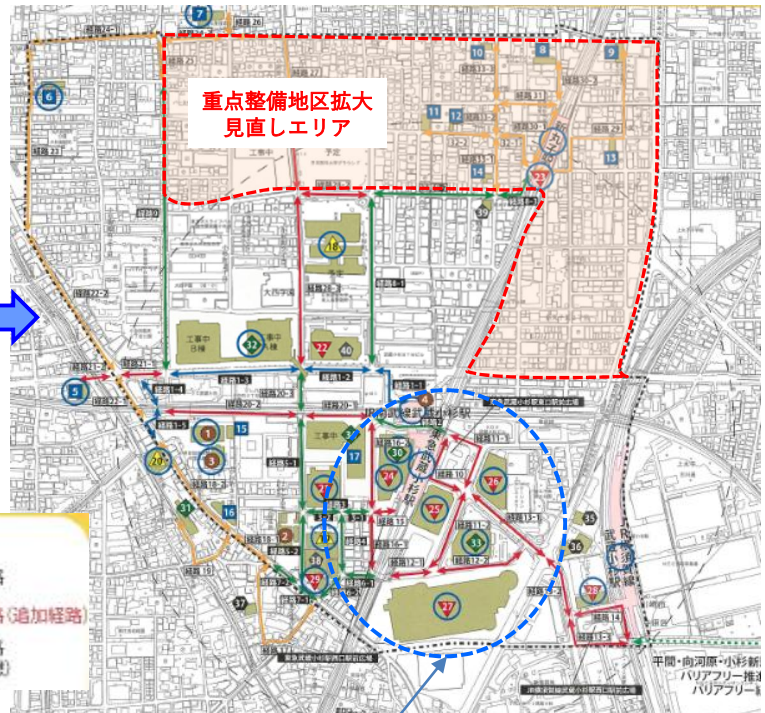
川崎市では毎年、施設設置管理者からの情報提供により、事業の進捗状況を把握している。

その中で目標年次以降の特定事業の進捗状況やバリアフリー新法で対象となった施設の追加、生活関連施設の新設、移転等まちづくりの進展に応じて、作成済基本構想における重点整備地区の区域見直しや、生活関連施設、生活関連経路の追加を実施している。

H16年度武蔵小杉駅周辺地区基本構想



H29年度武蔵小杉駅周辺地区基本構想



武蔵小杉駅周辺における市街地再開発事業の進展に伴い目的施設が増加し、生活関連経路を追加

武蔵小杉駅の見直しは、横須賀線の駅開業、商業施設等の増加などで、街の状況が大きく変化したため、見直し時にまちあるき点検を行って、参加者からの意見を集約して事業者と事業化できるか判断している。

基本構想の見直しの際は、基本構想策定部局が先ず重点整備地区全体を歩いて課題を把握し、課題地区及びまち歩きを実施すべきエリアを検討して、まち歩きを実施し、その結果を踏まえたワークショップを開催した。

課題を整理する際は、既存のバリアフリーのまちづくり推進ガイドラインの課題整理シートに基づき実施している。

【ワークショップの開催概要】

高齢者、障害者をはじめとする市民の方々、事業者、その他関係者の参加のもと、まち歩き点検により重点整備地区における具体的な問題点や課題を把握するとともに、点検結果を踏まえ、ワークショップにおいて問題点に対する対応策やバリアフリー化を行う経路等の検討を行った。

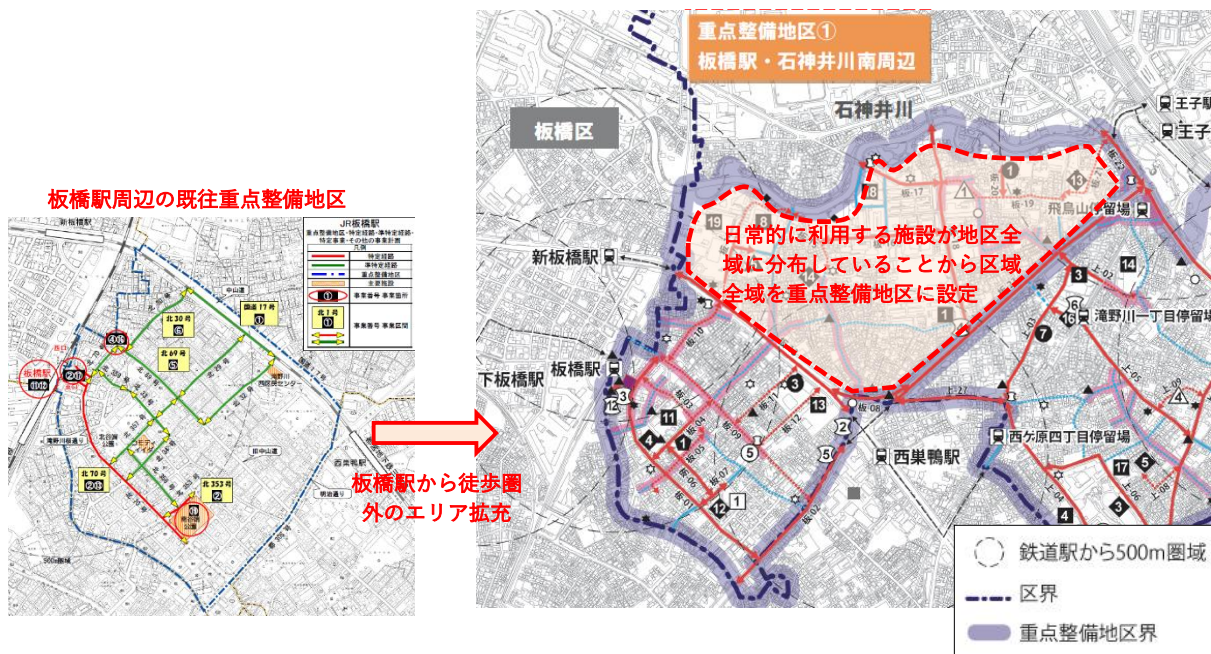
- 第1回(平成29年10月18日):まち歩き点検・ワークショップ、参加者数30名
- 第2回(平成30年1月23日開催予定)は、雪のため中止。武蔵小杉駅周辺地区バリアフリー基本構想改定(素案)としてとりまとめたものを、点検部会員やオブザーバー、施設管理者へ送付し意見を募集

東京都北区では、平成14年度の「北区交通バリアフリー全体構想」とともに、「駅周辺における個別の交通バリアフリー基本構想」を順次作成してきた。

その後、バリアフリー法の改正（H18バリアフリー新法）、障害者差別解消法制定や障害者権利条約の批准、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたユニバーサルデザインの推進等の社会情勢変化を背景に、新たに全体構想を平成27年度に策定し、その後、区全域を3地区に区分し、順次法定の基本構想となる地区別構想を策定してきたところである。

策定にあたって、重点整備地区の範囲については、旅客施設から徒歩圏外のエリアや旅客施設を含まないエリアも設定した。

H29年度 北区バリアフリー基本構想（滝野川地区）



基本構想の策定ではさらに、協議会への参加対象者の拡充を実施しており、平成14年度には、官公庁・施設管理者・交通管理者・交通事業者、住民代表として町会・自治会の会長、当事者団体に参加してもらい協議会を開催していたが、平成27年度以降、対象者を拡大し、幅広く声かけをして、住民・当事者団体の他に、子育て団体や認知症関連団体が参加している。また、国・東京都が発信している内容（東京都「福祉のまちづくり推進計画改訂の基本的な考え方」等）を参考に、「人的対応・こころのバリアフリーの推進」に関する事項を新たに追加するなど、当事者の声の収集や区民や施設設置管理者への障害理解の取組を記載している。



視覚障害疑似体験の様子



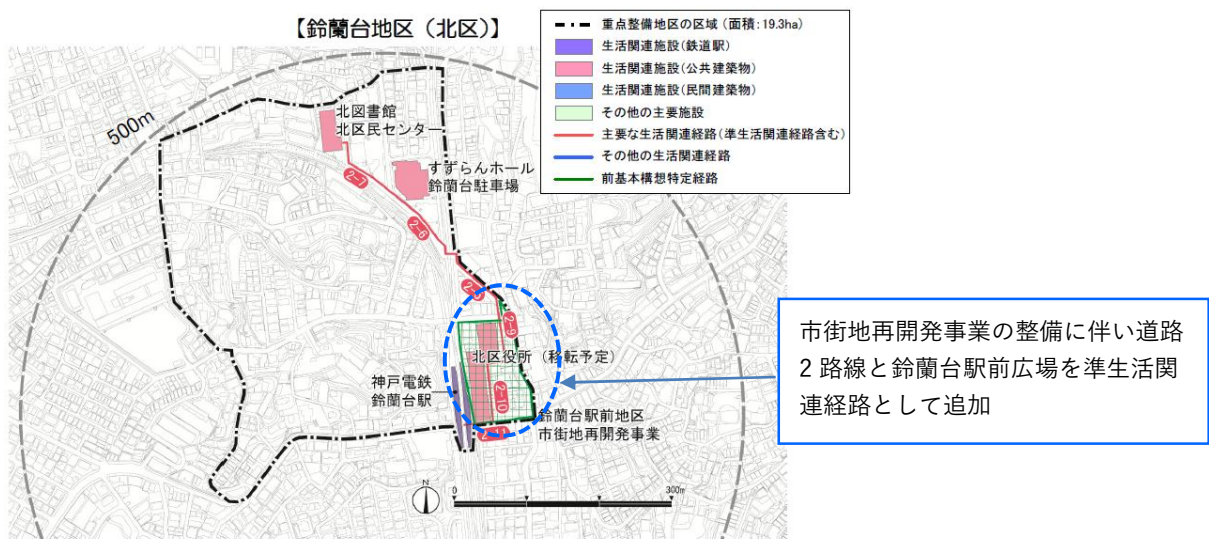
車いす使用者用の記入板

進捗状況を把握して基本構想における記載内容の見直しを実施した事例<兵庫県神戸市>

神戸市では毎年、事業者や施設設置管理者、障害者団体等が参加する推進会議を開催し、事業の進捗状況の報告をしている。

整備の進捗状況や施設の新設・移転、まちづくりの進展に応じて、基本構想の前期目標年度である中間年度に整備状況のとりまとめ、取組等の追加・変更等の見直しを実施しており、基本構想に反映した。

【生活関連経路の見直し（ハード整備）】



【整備目標の実現に向けた取組の見直し（ソフト施策）】

目標年までの整備（実施）は、前期（平成27年度まで）、後期（令和2年度まで）、長期（令和3年度以降）の3つの実施時期に分類している。平成27年度に後期の取組として事業実施の見込みが立った取組を、新たに追加する見直しを実施している。

■（追加の例）「職員の手話の習得」「盲導犬待機スペースの提供」

施設名	整備目標	実施時期			進捗状況	備考
		前期	後期	長期		
西神中央地区（西区）						
西市民センター （西神中央出張所、 西図書館含む）	視覚障害者誘導用ブロックのJIS規格化及び設置範囲の拡大			☆	未	西図書館は実施済
	多機能トイレへのオストメイト対応設備の設置			☆	未	
	和式トイレへの立上り用手すりの設置	○			済	
	トイレへの非常警報装置の設置		○		未	
	ピクトグラムの導入	○			済	西図書館
	駐輪対策の強化		◆	◆	未	
	通行に支障のある自転車の整理、移動を実施	◆			済	
	職員等の対応教育の充実化	◆	◆	◆	継続	西神中央出張所
	車椅子利用者に対するコール・ベルの配布	◆			済	西図書館
	区民センター職員の簡単な手話の習得		◆		未	
盲導犬待機スペースの提供		◆		未	帯回不要時間帯に盲導犬が待機できるスペース	

第8章 特定事業計画の作成

8-1 特定事業計画の作成体制と作成手順

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バリアフリー法において義務づけられています。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。



Point

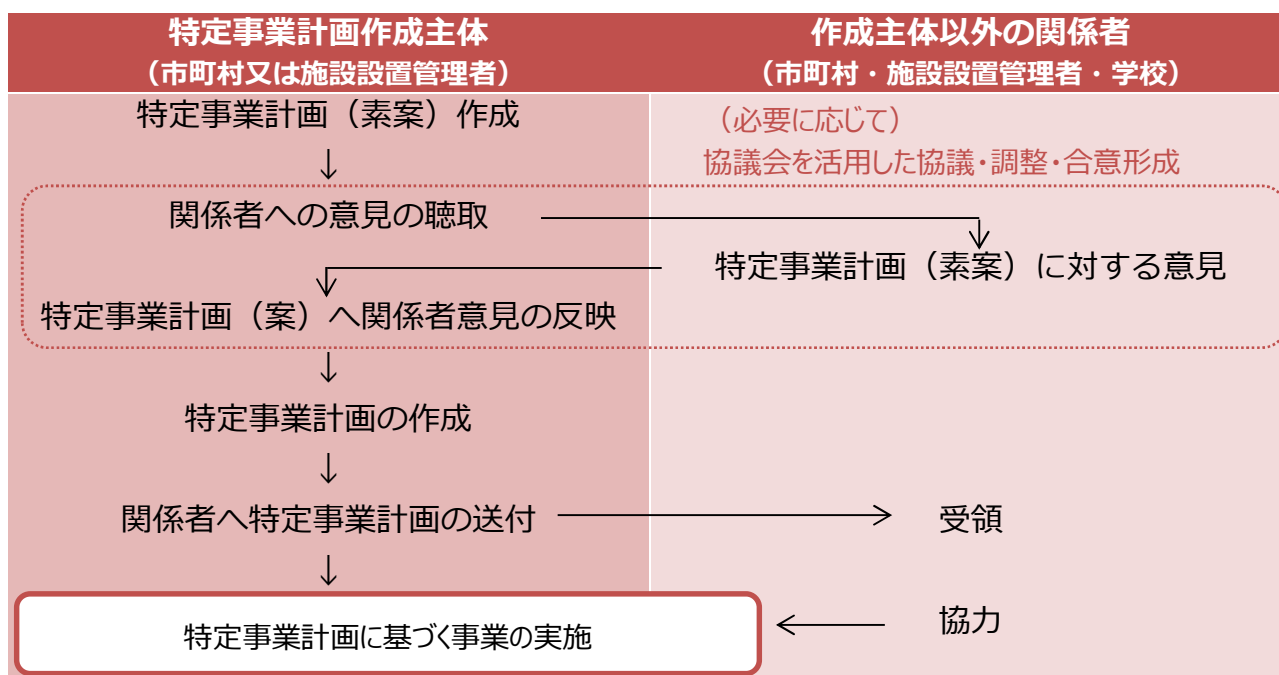
- 特定事業計画作成にあたっては、自治体と各事業者は相互に調整を図る必要があることから、円滑な調整を図れるよう体制づくりが必要です。

■ 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（概ね1年以内）作成することが望ましいと考えられます。

■ 特定事業計画の作成に係る調整

基本構想作成と同様、特定事業計画の作成にあたっては、市町村、関係事業者及び高齢者・障害者等を含む利用者間の協議・調整や合意形成を円滑に行う必要があります。このため、市町村のリーダーシップのもと、基本構想作成時の協議会を活用し、協議・調整や合意形成を図ることも有効です。



■ 特定事業計画書・特定事業計画完了報告書の記載例

特定事業計画書・特定事業計画完了報告書の記載例 <静岡県静岡市>

静岡市では、特定事業計画書と特定事業計画完了報告書の記載例を市のHPに掲載しています。

記載例

建築物特定事業（清水駅周辺地区バリアフリー基本構想）

特定事業計画書

作成日：平成24年10月

生活関連施設名	清水駅西健康センター（架空の施設です。）			
施設管理者名 ^{注1}	静岡市役所 都市局都市計画部 清水駅周辺整備課			
特定事業内容	事業量	事業費 ^{注2} (千円)	実施予定期間 ^{注3}	
			着手	完了
・案内板を点字対応に改良	1箇所	21	平成25年 4月	平成25年 8月
・視覚障がい者誘導ブロックの設置	86m	1,282	平成26年 4月	平成26年 7月
・多機能トイレをオストメイト対応式に改良	1箇所	400		平成28年 3月
・オストメイト対応したトイレへ標識設置	1箇所	10		平成28年 3月
・正面玄関スロープの改良	1箇所	700		平成33年 3月
・				
資金調達の方法 ^{注4}	自己資金			
事業実施に際して 配慮すべき重要事項	・トイレのスペースが狭いため、オストメイト水洗器具は簡易型を 整備。			
事業実施箇所図、写真等 ^{注5}				
注1	施設管理者の正式名称で記入して下さい。			
注2	事業費が確定していない場合は、現時点で分かる範囲の概算を記入して下さい。			
注3	着手年月が未定の場合は空欄で構いません。 完了年月が未定の場合は、基本構想の目標とする整備時期に合わせ、 ・早期に整備が図れるもの等については平成28年3月（整備時期A 平成27年度） ・大規模な改修が必要なもの等については平成33年3月（整備時期B 平成32年度） と記入して下さい。			
注4	自己の資金を使う場合は自己資金と記入して下さい。国、県、市等の補助金等の自己 資金以外で整備を行う場合は、その資金の名称を記入して下さい。			
注5	整備箇所がわかる図面や写真等を添付して下さい。 その他に整備に関する資料等があれば適宜添付して下さい。			

記載例

建築物特定事業（清水駅周辺地区バリアフリー基本構想）

特定事業計画 完了報告書

作成日：平成33年1月

生活関連施設名	清水駅西健康センター（架空の施設です。）			
施設管理者名	静岡市役所 都市局都市計画部 清水駅周辺整備課			
特定事業内容	事業量	事業費 (千円)	実施期間	
			着手	完了
・案内板を点字対応に改良	1箇所	21	平成25年 4月	平成25年 7月
・視覚障がい者誘導ブロックの設置	86m	1282	平成26年 4月	平成26年 7月
・多機能トイレをオストメイト対応式に改良	1箇所	360	平成27年 4月	平成27年 9月
・オストメイト対応したトイレへ標識設置	1箇所	10	平成27年 9月	H27年 9月
・正面玄関スロープの改良	1箇所	682	平成32年 7月	平成33年 1月
完了後	事業実施箇所図、写真等			
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> 実際の着手・完了 年月を記入 </div>			

教育啓発特定事業計画書の記載例

具体的な事業の内容ごとに、実施者や実施場所が異なる場合には、それぞれ特定事業計画を作成することも可能です。

教育啓発特定事業計画（例）				
作成年月日	令和●年●月●日作成（令和○年○月○日第1回変更）			
基本構想名	●●市●●地区移動等円滑化基本構想			
事業名称	●●市●●地区教育啓発特定事業			
事業実施者	●●市●●局●●課			
主な関係者	●●地区内の小学校、●●鉄道事業者、●●バス等			
特定事業内容	実施場所	事業費 (千円)	事業予定期間	
			着手	完了
・トイレ利用マナーキャンペーン	公共施設・旅客施設	〇〇〇	令和2年度	令和7年度
・パーキング・パーミット制度	市内の公共施設・民間協力施設の駐車場	〇〇〇	令和3年度	令和7年度
・バリアフリー教室（高齢者、障害者等の疑似・サポート体験）	市内の小学校や●●市民センター	〇〇〇	令和3年1月以降順次	
・「心のバリアフリー」シンポジウム	〇〇公民館	〇〇	令和3年度	令和7年度
・児童・生徒を対象としたまち歩きを通じたバリアフリーマップの作成体験	●●重点整備地区内	〇〇	令和2年度	令和3年度
・公共交通事業者向け接遇研修	●●市民センター	〇〇	令和3年度	令和7年度
資金調達の方法				
事業実施に際して配慮すべき重要事項	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー教室の実施に際しては、毎年度あらかじめ●●市教育委員会に事前に相談した上で、対象となる小学校を特定する。具体的なバリアフリー教室を計画する際には、当該小学校の教職員に過度な負担が生じないように、実施主体側で十分な人員を確保したり、準備段階で必要な配慮を行う。 ・バリアフリーマップ作成体験においては、障害当事者等の講話やともにまち歩きを実施すること等により、障害の社会モデルの理解が促進されるよう取組を進める。 			
事業実施箇所図、写真等				

マスタープラン及び基本構想の提出について

市町村がマスタープラン及び基本構想を作成又は変更した場合には、国土交通大臣には次の方法によって提出くださいますようお願いいたします。なお、このほかに主務大臣として国家公安委員会、総務大臣及び文部科学大臣への提出が必要ですのでご注意ください。

1. 提出先

国土交通省総合政策局共生社会政策課
〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

2. 提出部数

データ一式（データの送付先については、お問い合わせください。）

※令和7年度までは紙ファイルとデータの提出をお願いしていましたが、令和8年度よりデータのみ提出に変更しました。

※提出手続きの詳細は下記をご確認ください。

国土交通省ウェブサイト：基本構想・移動等円滑化促進方針の提出手続き

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_fr_000029.html

