

第10回「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」

日時：令和2年6月17日（水）14：30～16：30

場所：オンライン会議（事務局：3号館8階国際会議室）

議事次第

1. 開会
2. 総合政策局長挨拶
3. 座長挨拶
4. 議事
 - 1) 基本方針におけるバリアフリー整備目標の見直しについて
 - ・ 中間とりまとめ(案)
 - 2) 改正バリアフリー法について（報告）
 - ・ 法改正の概要
 - ・ 基本方針の改正（6月施行分）
 - ・ 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(追補版)
 - 3) 改正バリアフリー法の施行に向けて
 - ・ 観光施設の認定・情報提供について
 - ・ 公立小中学校のバリアフリー基準適合義務化について
 - ・ 高齢者障害者等用施設等の適正利用の推進について
 - 4) その他
5. 閉会

《配付資料》

資料1 構成員名簿

資料2-1 バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ(案)) (概要)

資料2-2 バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ(案))

資料3-1 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律

資料3-2 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律(概要)

資料3-3 移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部改正について

資料4 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(追補版)

資料5 観光施設のバリアフリー情報の提供を促進する仕組み

資料6 バリアフリー法施行令(建築物分野)の改正について

資料7 優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

※資料2-1及び2-2は委員限り

バリアフリー法及び関連施策のあり方検討会 構成員

	氏名	所属等
有識者	秋山 哲男	中央大学研究開発機構 教授
	高橋 儀平	東洋大学 名誉教授
	新田 保次	大阪大学 名誉教授
当事者団体①	阿部 一彦	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 会長
	三宅 隆	社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 情報部 部長
	唯藤 節子	一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
	小林 光雄	公益社団法人全国脊髄損傷者連合会 副代表理事
	佐藤 聡	特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長
当事者団体②	平野 祐子	主婦連合会 副会長兼社会部 部長
	田中 正博	全国手をつなぐ育成会連合会 専務理事
	日詰 正文	一般社団法人日本発達障害ネットワーク 副理事長
	齋藤 秀樹	公益財団法人全国老人クラブ連合会 常務理事
	小幡 恭弘	公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長
事業者団体等	阿部 真臣	東日本旅客鉄道株式会社 サービス品質改革部 次長
	伊藤 勝明	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当部長
	加藤 勇樹	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 企画統括部 担当部長
	滝澤 広明	一般社団法人日本民営鉄道協会 運輸調整部長
	船戸 裕司	公益社団法人日本バス協会 常務理事
	熊谷 敦夫	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等統括
	川村 泰利	一般財団法人全国福祉輸送サービス協会 副会長
	須田 弘次	一般社団法人日本旅客船協会 常務理事
	奥山 哲也	定期航空協会 事務局長
	高柴 和積	一般社団法人全国空港ビル事業者協会 常務理事
	岩佐 英美子	一般社団法人日本ホテル協会事務局長
	坂本 努	一般社団法人日本ビルディング協会連合会 常務理事
	村上 哲也	一般社団法人日本ショッピングセンター協会 参与
	善本 信之	一般社団法人全日本駐車協会 専務理事
	吉田 哲朗	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 理事兼バリアフリー推進部長
豊原 寛明	公益財団法人建築技術教育普及センター 企画部長 情報・普及部長	

<国土交通省>	
国土交通省	総合政策局長
	総合政策局次長
	総合政策局審議官
	総合政策局総務課政策企画官(政策統括官付)
	総合政策局政策課長
	総合政策局公共事業企画調整課事業総括調整官
	総合政策局地域交通課長
	総合政策局安心生活政策課長
	大臣官房官庁営繕部整備課長
	国土政策局国土情報課長
	都市局街路交通施設課長
	都市局公園緑地・景観課長
	道路局環境安全・防災課長
	住宅局住宅総合整備課長
	住宅局建築指導課長
	鉄道局鉄道サービス政策室長
	鉄道局都市鉄道政策課長
	鉄道局技術企画課長
	自動車局旅客課長
	海事局内航課長
港湾局産業港湾課長	
港湾局技術監理室長	
航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課長	
航空局航空ネットワーク部航空事業課長	
観光庁観光産業課長	
<他省庁>	
関係省庁	内閣府政策統括官(防災担当)付参事官(避難生活担当)
	文部科学省大臣官房文教施設企画・防災部施設企画課長
	文部科学省総合教育政策局男女共同参画共生社会学習・安全課長
	総務省地域力創造グループ地域政策課長
	警察庁交通局交通規制課長
厚生労働省医薬・生活衛生局生活衛生課(オブザーバー)	

背景

- 現行の基本方針におけるバリアフリー化の目標は令和2年度までの期限となっていることから、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、**学識経験者、高齢者・障害者等団体、事業者団体の方々から専門的・具体的なご意見をいただきながら、次期目標に関する考え方を整理。今後、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況変化も見極めつつ、さらに検討を進め、目標値を具体化していく。**

(第8回検討会:令和元年11月15日、第9回検討会:令和2年1月16日、第10回検討会:令和2年6月17日)

次期目標の設定に向けた見直しの視点

- ・現行目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。
- ・次期目標については、**ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進**していく観点から、**以下の点に留意して検討**する。
 - 各施設等について**地方部を含めたバリアフリー化**の一層の推進
(平均利用者数^(※1)が2,000人以上3,000人未満/日であって基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加)
 - **聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー**の進捗状況の見える化
(旅客施設のバリアフリー指標として、案内設備を明確に位置付け)
 - **マスタープラン・基本構想の作成**による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
 - 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる**「心のバリアフリー」の推進**

※1:新型コロナウイルス感染症のような特殊な外的要因により、年度によっては前年度に比べ著しく増減する可能性があることから、適切に補正した結果(例えば、過去3年度における平均値を用いる)も考慮したうえで、取組む

目標期間

- ・現行目標期間:平成23年度(2011年度)から令和2年度(2020年度)までの10年間
- ・次期目標期間:社会資本整備重点計画等の計画期間、バリアフリー法に基づく基本構想等の評価期間、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等を踏まえ、時代の変化により早く対応するため、**おおむね5年間**^(※2)

※2:新型コロナウイルス感染症による更なる影響、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、次期目標期間内であっても、必要に応じて目標の見直しに努める

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ(案))(概要)

次期目標に関する考え方

(赤字:目標の追加)

			2018年度末 (現状)	2025年度末までの目標に関する考え方
鉄軌道	鉄軌道駅 (※1)	段差の解消	90%	○バリアフリー化の指標として、 運行情報提供設備その他の案内設備の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び 基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設 を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ※駅施設・車両の構造、運行の状況、駅の利用状況等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットフォームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		案内設備(※2)	71%	
		障害者用トイレ(※3)	87%	
	ホームドア・可動式ホーム柵	84路線 783駅	○10万人以上駅の優先的な整備を引き続き推進(番線単位の数値目標を設定) ○10万人未満駅を含む全体の番線単位の数値目標を設定	
	鉄軌道車両(※4)		73%	○2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準への適合状況を踏まえてバリアフリー化率に関する目標値を設定 ※新幹線車両については「新幹線のバリアフリー対策検討会」での議論を踏まえ、公共交通移動等円滑化基準を改正したうえで、必要なバリアフリー化を推進
バス	バスターミナル(※1)	段差の解消	94%	○バリアフリー化の指標として、 運行情報提供設備その他の案内設備の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び 基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設 を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	96%	
		案内設備(※2)	68%	
		障害者用トイレ(※3)	75%	
	乗合バス車両(※4)	ノンステップバス	59%	目標値を引き上げる
リフト付きバス等(適用除外車両)		5%	○約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化 ○1日当たりの平均的な利用者数が一定数以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、新たな目標値を設定	
	貸切バス車両(※4)	1,013台	約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化	
タクシー	福祉タクシー車両(※4)	28,602台	○目標値を引き上げる ○ユニバーサルデザインタクシーの導入に関する目標値を新たに設定(2018年度末(現状):12,533台)	
船舶	旅客船ターミナル(※1)	段差の解消	100%	○バリアフリー化の指標として、 運航情報提供設備、案内用図記号による標識等の案内設備の設置を追加 ○ 2,000人以上/日の施設 を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	79%	
		案内設備(※2)	50%	
		障害者用トイレ(※3)	92%	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)(※4)	46%(※5)	○目標値を引き上げる ○2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 2019年4月より適用となった旅客不定期航路事業の用に供する船舶は含まれていない。

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(中間とりまとめ(案))(概要)

次期目標に関する考え方(つづき)

(赤字:目標の追加)

		2018年度末 (現状)	2025年度末までの目標に関する考え方
航空	航空旅客ターミナル(※1)	段差の解消	○バリアフリー化の指標として、 運航情報提供設備、案内用図記号による標識等の案内設備の設置を追加 ○ 2,000人以上/日の施設 を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	
		案内設備(※2)	
	障害者用トイレ(※3)		
	航空機(※4)	98%	原則100%
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	89%(※5)	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450km(2019年7月拡大)のバリアフリー化に関する目標値を設定
都市公園	園路及び広場	57%	規模の大きい公園のバリアフリー化率の目標値を引き上げる
	駐車場	48%	
	便所	36%	
路外駐車場	特定路外駐車場	65%	目標値を引き上げる
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物(※6)のストック	60%	○床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物のバリアフリー化率の目標値を引き上げる ○ 床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の動きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 ※公立小中学校については、 文部科学省においてバリアフリー化の実態を的確に把握し、整備目標を検討
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	99%	原則100% ※ 音響機能付加信号機等及びエスコートゾーンについて、施設毎の整備状況を把握した上で、目標値を明記
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	7自治体(※7)	移動等円滑化促進方針の作成市町村数に関する数値目標を設定
	移動等円滑化基本構想の作成	304自治体(※8)	2,000人以上/日である鉄軌道駅及びバスターミナルが所在する市町村に占める割合を勘案して基本構想の作成市町村数に関する数値目標を設定
「心のバリアフリー」		—	○移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ○「心のバリアフリー」の用語の認知度に関する数値目標を設定(現状:約24%(※9))

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあつては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約1,700kmが対象。

※6 公立小中学校は除く。

※7 2020年5月末の数値。

※8 2020年3月末の数値。

※9 2019年12月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

(参考)基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2018年度末)

		2018年度末 (現状)	2020年度末までの目標(令和2年度末)	
鉄軌道	鉄軌道駅※1	90%	○3,000人以上を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム柵	84路線 783駅	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進 ※交通政策基本計画において2020年度までに約800駅の整備を行う	
	鉄軌道車両	73%	約70%	
バス	バスターミナル※1	94%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合バス 車両	ノンステップバス	59%	約70%(対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	5%	約25%(リフト付きバス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両(高速バス等)を対象)
	貸切バス車両	1,013台	約2,100台	
船舶	旅客船ターミナル※1	100%	○3,000人以上を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)	46%	○約50% ○5,000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	航空旅客ターミナル※1	87%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	航空機	98%	原則100%	
タクシー	福祉タクシー車両	28,602台	約44,000台	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	89%	原則100%	
都市公園	園路及び広場	57%	約60%	
	駐車場	48%	約60%	
	便所	36%	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	65%	約70%	
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物のストック	60%	約60%	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	99%	原則100%	

※1 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

➤ 公共交通移動円滑化基準において、**原則、旅客施設の案内設備として以下を義務付け。**

＜運行情報提供設備＞

車両等の運行に関する情報を文字等（※1）により表示するための設備及び音声により提供するための設備



＜標識＞

移動等円滑化のための主要な設備（※2）又は案内板等の設備の付近には、これらの設備があることを表示する日本産業規格に適合するもの

【多機能便所のあるトイレ】

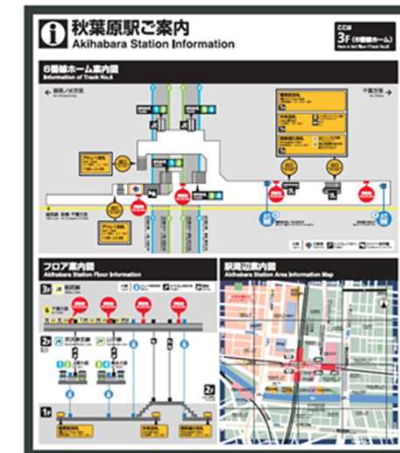


【きっぷうりば】



＜案内板＞

公共用通路に直接通じる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備（※2）の配置を表示したもの



※1：ピクトグラム等 ※2：エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券当販売所、待合所、案内所、休憩設備

➤ 次期整備目標において、**聴覚障害及び知的・精神・発達障害（※）に関するバリアフリー化の進捗の把握に資するものとして、「運行情報提供設備、案内用図記号による標識（ピクトグラム）等の案内設備の設置」**を明確に位置づける。

※：国土交通省が平成21年に作成・公表した「知的障害、発達障害、精神障害のある人のための施設整備のポイント」において、「漢字表記だけでなく、ピクトグラムの活用や、平仮名併記、字と図の併記によって、多様な表示がなされることは、知的障害、発達障害、精神障害のある人にとっても有効である」とされている。

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について (中間とりまとめ(案))

令和2年6月

「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。以下「バリアフリー法」という。)においては、バリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、主務大臣がバリアフリー化の促進に関する「基本方針」を定めることとされており、平成 18 年 12 月に各種施設等のバリアフリー化の整備目標などを盛り込んだ基本方針を定め、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携して、バリアフリー化が推進されてきたところである。

平成 23 年 4 月には、令和 2 年度までの 10 年間を目標期間とする現行の基本方針への改正がなされ、例えば、旅客施設に関しては、これまで 1 日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の施設について原則としてすべて段差の解消等のバリアフリー化を行う目標から、地方部も含めた一層のバリアフリー化を推進するため、1 日当たりの平均利用者数が 3,000 人以上の施設について原則としてすべてバリアフリー化を行う目標とされた。

さらに、平成 31 年 4 月には、平成 30 年のバリアフリー法改正に伴い、新たにバリアフリー基準の適合対象に追加された貸切バス及び遊覧船等に関する目標を設定するとともに、福祉タクシーや航空機に関する目標の上方修正等を行った。

現行の基本方針におけるバリアフリー化の目標は令和 2 年度までの期限となっていることから、今般、次期目標に関する考え方を整理し、中間とりまとめを行う。

今後、新型コロナウイルス感染症による影響その他の状況の変化も見極めつつ、最終とりまとめに向け、さらに検討を進め、目標値を具体化していくこととする。

1. 次期目標の設定に向けた見直しの視点

現行目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるところであるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

また、現行目標については、利用者数に着目した重点化がなされていること、個々の施設等のハード面の目標にとどまっていること等から、地方部におけるバリアフリー化、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化、移動等円滑化促進方針(以下「マスタープラン」という。)及び移動等円滑化基本構想(以下「基本構想」という。)による重点的・一体的なバリアフリー化、ハード面のみならずソフト面のバリアフリー化等が課題となっている。

このため、次期目標については、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、以下の点に留意して検討する。

- ・各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
- ・聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
- ・マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進

・移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」の推進

2. 目標期間

現行の基本方針の目標期間は、平成 23 年度(2011 年度)から令和2年度(2020 年度)までの 10 年間となっている。

一方、同じく施設整備に関する施策を記載している社会資本整備重点計画については、社会資本整備重点計画法施行令第3条に基づき、おおむね5年を一期とされている。

また、バリアフリー法第 24 条の3及び第 25 条の2に基づき、市町村は、マスタープラン及び基本構想をおおむね5年ごとに見直すよう努めることとされており、同方針及び同構想に紐付く施設や車両等もおおむね5年を単位に整備状況が進展することを前提としている。

さらに、少子高齢化社会への対応、新型コロナウイルス感染症による影響への対応や技術の進捗状況を踏まえ、時代の変化により早く対応することが必要となっている。

以上のことから、次期目標の期間については、おおむね5年間とする。

なお、新型コロナウイルス感染症による更なる影響(旅客施設等における平均利用者数の大幅な減少等)、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、次期目標期間内であっても、必要に応じて目標の見直しに努めることとする。

3. 次期目標に関する考え方

上記1. 及び2. を踏まえ、次期目標においては、以下のような考え方に基づき、各施設等のバリアフリー化を一層推進するとともに、面的なバリアフリー化やソフト面でのバリアフリー化を推進していくこととする。

なお、目標の達成に向けた施策の推進にあたっては、新型コロナウイルス感染症による影響等も踏まえ、施設設置管理者の負担についても考慮し、引き続き、必要な財源措置を含め、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携しながら、利用者ニーズが高いものを優先して取組を進めていくこととする。

(1) 旅客施設

旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)に関しては、現行目標において、令和2年度までに、1日当たり平均利用者数が 3,000 人以上の施設(以下「3,000 人以上の施設」という。)について、原則としてすべて段差の解消等のバリアフリー化を行うことを目標として取り組んできている。

次期目標においては、旅客施設におけるバリアフリー化の指標として、これまでの段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、障害者対応型便所の設置等に加え、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に関するバリアフリー化の進捗の把握に資するものとして、運行情報案内設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備)、案内用図記号による標識(ピクトグラム)等の案内設備(以下「運行情報提供設備その他の案内設備」という。))の設置を明確に位置づけることとする。

そのうえで、まず、3,000 人以上の施設でバリアフリー化されていないものについて、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化を行う。さらに、1日当たり平均利用者数 3,000 人とい

目標値を引き下げることによりそれ未満の施設のバリアフリー化を進めること、地域の主体的な取組により対象施設を拡大することなど、地方部を含めた更なるバリアフリー化を推進する。

なお、個々の旅客施設のバリアフリー化の検討の際に考慮する年度ごとの1日当たりの平均利用者数は、新型コロナウイルス感染症のような特殊な外的要因により、年度によっては前年度に比べ著しく増減する可能性があることから、例えば、過去3年度における1日当たりの平均利用者数の平均値を用いるなど、適切に補正した結果も考慮したうえで、取組むこととする。

具体的には、施設の種別に応じ、以下のように取り組んでいくこととする。

①鉄道駅及び軌道停留所

現行目標においては、

- ・3,000人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等のバリアフリー化を行う。
- ・この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う。
- ・これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。
- ・ホームドア又は可動式ホーム柵(以下「ホームドア等」という。)については、車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題について総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進する。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの3,000人以上の施設(約3,600駅)において、例えば段差解消の実績は約90%となっており、着実に整備が進んでいるものの、残りの約10%については実質的に段差が解消されているが移動等円滑化基準に適合していないこと(スロープ勾配、エレベーター扉に窓がない等)、今後予定している大規模改良工事と合わせて整備予定であること、設置スペースがない等の理由により施工が困難であること等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

また、ホームドア等については、交通政策基本計画における2020年度までに約800駅の整備を行うという目標に対して、平成30年度末までの実績は84路線、783駅となっている。これについては、ホームからの転落事故件数の半数近くを占める、1日当たり平均利用者数が10万人以上の駅(以下「10万人以上駅」という。)におけるホームドアを優先的に整備することとし、可能な限りホームドアの設置を促進したことから、交通政策基本計画における目標は本年度中に達成できる見込みとなっている。ただし、10万人以上駅については、転落・接触事故が減少し、ホームドア整備の効果が出てきているものの、整備率は約44%と道半ばとなっている。

次期目標においては、鉄軌道駅におけるバリアフリー化の指標として、運行情報提供

設備その他の案内設備の設置を追加することとする。

そのうえで、まず、3,000人以上の鉄軌道駅のうちバリアフリー化されていない施設について、国、地方公共団体、鉄道事業者等の間でより一層の連携を図り、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえて、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化する。

また、地域においてバリアフリー化が必要なものとして基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たり平均利用者数が2,000人以上の鉄軌道駅について、原則として全てバリアフリー化することとする。これは、3,000人以上の駅で既に利用者の約97%以上をカバーしている一方、3,000人未満の駅は赤字路線を有する事業者も多く含まれるなど地域における位置付けが一律ではないため、財源を有効に活用する観点から、各地域における個別の事情を勘案し関係者の合意によって選定することで、他の施設との間で優先順位をつけて整備を進めていくことが適切であることによる。

さらに、これら以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

ホームドア等については、10万人以上駅の優先的な整備を引き続き推進することとし、あわせて、きめ細かな進捗をフォローするため、番線単位の数値目標を設定することとする。ただし、降車専用番線や支線に相当する番線など事故発生リスクの低い番線や車両の扉位置の相違など物理的に整備が困難な番線については優先整備の対象としない。また、1日当たり平均利用者数が10万人未満の駅についても、10万人以上駅と同等に事故発生リスクが高いなど、ホームドアの必要性が認められる番線があるため、1日当たり平均利用者数が10万人未満の駅を含む全体の番線単位の数値目標を設定する。

車椅子使用者が単独で列車に乗降しやすい鉄道駅の整備を進める観点から、駅施設・車両の構造、運行の状況、駅の利用状況等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める。

②バスターミナル

現行目標においては、

- ・3,000人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う。
- ・これ以外のバスターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までのバスターミナルにおける段差の解消の実績は約94%となっている。これは、将来的に施設一体の再開発の時期に合わせた改修、他のバスターミナルとの統合又は移転を予定していることによるものであるが、本年度中に概ね達成できる見込みとなっている。

次期目標においては、バスターミナルにおけるバリアフリー化の指標として、運行情報

提供設備その他の案内設備の設置を追加することとする。

そのうえで、まず、3,000 人以上のバスターミナルのうちバリアフリー化されていない施設について、国、地方公共団体、バス事業者等の間でより一層の連携のもと、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化する。

また、地域においてバリアフリー化が必要なものとして基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たり平均利用者数が2,000人以上のバスターミナルについて、原則として全てバリアフリー化することとする。これは、鉄軌道駅と同様に、3,000人以上のバスターミナルで既に利用者の約88%以上をカバーしており、一方3,000人未満のバスターミナルは赤字路線を有する事業者も多く含まれるなど地域における位置付けが一律ではないため、財源を有効に活用する観点から、各地域における個別の事情を勘案し関係者の合意によって選定することで、他の施設との間で優先順位をつけて整備を進めていくことが適切であることによる。

さらに、これら以外のバスターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

③旅客船ターミナル

現行目標においては、

- ・3,000人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う。
- ・高齢化の進む離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについては、地域の実情を踏まえて順次、バリアフリー化する。
- ・これ以外の旅客船ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの旅客船ターミナルにおける段差の解消の実績は100%となっており、現行目標を達成している。

次期目標においては、旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化の指標として、運航情報提供設備(船舶の運航に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備)、案内用図記号による標識等の案内設備の設置を追加することとする。

そのうえで、1日当たり平均利用者数が2,000人以上の旅客船ターミナルについて、原則として全てバリアフリー化する。なお、3,000人以上の旅客船ターミナルで利用者の約26%のカバーに留まるうえ、鉄軌道駅やバスターミナルとは異なり、航路に関しては代替となる移動手段が少ないことや、埋立地に立地し工場等に囲まれている等の理由で、他の生活関連施設が通常徒歩で行われる距離に存在しないことも多く、基本構想における生活関連施設として位置づけにくいことから、基本構想とは紐付けない。

また、引き続き、高齢化の進む離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについては、地域の実情を踏まえて順次、バリアフリー化する。

さらに、これら以外の旅客船ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

④航空旅客ターミナル

現行目標においては、

- ・3,000人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う。
- ・これ以外の航空旅客ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。

を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの航空旅客ターミナルにおける段差の解消の実績は約87%となっている。これは、構造的に大改修等が必要な施設が一部残存していることによるものであるが、本年度中に概ね達成できる見込みとなっている。

次期目標においては、航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化の指標として、運航情報提供設備(航空機の運航に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備)、案内用図記号による標識等の案内設備の設置を追加することとする。

そのうえで、1日当たり平均利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルについて、原則として全てバリアフリー化する。なお、3,000人以上の航空旅客ターミナルで利用者の約94%をカバーしているものの、鉄軌道駅やバスターミナルとは異なり、航空路に関しては代替となる移動手段が少ないことや、空港が航空機等の離着陸や待機等のために広大な土地を要するとともに航空機騒音も発生することから、他の生活関連施設が通常徒歩で行われる距離に存在しないことも多く、基本構想における生活関連施設として位置づけにくいことから、基本構想とは紐付けない。

また、これら以外の航空旅客ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

(2)車両等

車両等(鉄道車両及び軌道車両、乗合バス車両、貸切バス車両、タクシー車両、船舶、航空機)に関しては、現行目標において、令和2年度までに、各車両等の種別に応じてバリアフリー化を行うことを目標として取り組んできている。

次期目標においては、車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字により意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記する。

具体的には、各車両等の種別に応じ、以下のように取り組んでいくこととする。

①鉄道車両及び軌道車両

現行目標においては、総車両数約 5 万 2,000 両のうち約 70%について、令和2年度までにバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は約 73%となっており、現行目標を達成している。

次期目標においては、令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすることを義務付け)への適合状況を踏まえて、バリアフリー化率に関する目標値を設定する。

新幹線車両については「新幹線のバリアフリー対策検討会」での議論を踏まえ、公共交通移動等円滑化基準を改正したうえで、必要なバリアフリー化を推進する。

②乗合バス車両

現行目標においては、

- ・総車両数約6万台から乗合バス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両(以下「適用除外認定車両」という)約1万台を除いた約5万台のうち、約 70%について、令和2年度までにノンステップバスとする。

- ・適用除外認定車両については、その約 25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

を掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、ノンステップバスが約 59%となっており、本年度中に概ね達成できる見込みである。一方リフト付きバス等は約 5%となっているが、残りの約 20%については、リフト付きバス等の車両が通常の車両価格より高額であること、乗降時にリフトやスロープを展開するために必要なスペースを確保しなければならないこと等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

次期目標においては、乗合バス車両のバリアフリー化を更に推進するため、総車両数から適用除外認定車両を除いた車両数に占めるノンステップバスの割合に関する目標値を引き上げる。

また、適用除外認定車両については、引き続き、その約 25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

さらに、1日当たりの平均的な利用者数が一定数以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線を運行する乗合バス車両における移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令(平成 18 年国土交通省令第 101 号)第 43 条第 1 項に基づく適用除外の認定に係る基準を見直すとともに、新たな目標値を設定する。

③貸切バス車両

現行目標においては、令和2年度までに、約 2,100 台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、1,013 台となっており、残りの約 1,000 台については、これらの車両が通常の車両価格より高額であること等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

次期目標においては、引き続き、約 2,100 台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

④タクシー車両

現行目標においては、令和2年度までに、約 44,000 台の福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む。)を導入することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、ユニバーサルデザインタクシー(JPN タクシー等)の販売増加等を踏まえて 28,602 台となっており、本年度中に達成する見込みとなっている。

次期目標においては、タクシー車両のバリアフリー化を更に推進するため、福祉タクシーの導入台数の目標値を引き上げるとともに、ユニバーサルデザインタクシーの導入に関する目標値を新たに設定する。

⑤船舶

現行目標においては、

- ・一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数約 700 隻のうち約 50%をバリアフリー化する(旅客不定期航路事業は令和元年度より適用)。
- ・1日当たりの平均的な利用者数が 5,000 人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、令和2年度までに、原則として全てバリアフリー化する。
- ・これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

を掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、総隻数約 700 隻のうち約 46%となっており、本年度中に達成する見込みとなっているが、5,000 人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、構造上の理由で施工が困難であること等から約 42%となっている。

次期目標においては、船舶のバリアフリー化を更に推進するため、一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数に占める旅客船のバリアフリー化率に関する目標値を引き上げる。

特に、1日当たりの平均的な利用者数が 2,000 人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、国、旅客船事業者等の間でより一層の連携のもと、可能な限りバリアフリー化することとする。

さらに、これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

⑥航空機

現行目標においては、総機数約 620 機について、令和2年度までに、原則として全てバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は、約 98%となっており、本年度中に概ね達成する見込みとなっている。

次期目標においても、引き続き航空機代替時等のバリアフリー化を推進するため、原則として全てバリアフリー化することとする。

(3) 道路

現行目標においては、原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する全ての道路について、令和2年度までにバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの実績は約89%となっている。これは、用地取得が難航していること等によるものである。

一方、令和元年7月に重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路について、面的なバリアフリー化を推進するために、現行の約1,700kmに、約2,740kmを加え、全体約4,450kmに拡大したところである。

次期目標においては、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450kmのバリアフリー化に関する目標値を設定することとする。

(4) 都市公園

現行目標においては、園路及び広場(特定公園施設であるものに限る。以下同じ。)約97,000箇所のうち約60%のバリアフリー化、駐車場約9,000箇所のうち約60%のバリアフリー化、便所約36,000箇所のうち約45%のバリアフリー化を掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの実績は、園路及び広場が約57%、駐車場が約48%、便所が約36%となっており、園路及び広場は本年度中に概ね達成できる見込みとなっているものの、駐車場、便所については引き続きバリアフリー化を進める必要がある。これは、規模の大きい公園から順次バリアフリー化を進めているものの、小規模な公園の割合が極めて高く(都市公園の約8割が街区公園)、またバリアフリー化する場合も他の公園施設と一体的な改修等を要すること等が要因となっている。

次期目標においては、引き続き①園路及び広場、②駐車場、③便所のバリアフリー化を推進することとし、その際、規模の大きい公園のバリアフリー化率の目標値を引き上げる。

(5) 路外駐車場

現行目標においては、特定路外駐車場(約3,900箇所)の約70%についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの実績は、約65%となっており、本年度中に概ね達成する見込みとなっている。

次期目標においては、特定路外駐車場のバリアフリー化を更に推進するため、特定路外駐車場のバリアフリー化率の目標値を引き上げる。

(6) 建築物

現行目標においては、床面積の合計が2,000m²以上の特別特定建築物の総ストックの約60%についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成30年度末(2018年度末)までの実績は、約59.9%となっており、現行目標をほぼ達成している。

次期目標においては、特別特定建築物のバリアフリー化を更に推進するため、床面積の合計が2,000m²以上の特別特定建築物のバリアフリー化率の目標値を引き上げる。

また、床面積の合計が2,000m²未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進す

る。

さらに、今回、新たに特別特定建築物に位置づけることとなる公立小中学校については、文部科学省において、バリアフリー化の実態を的確に把握し、整備目標を検討する。

(7) 信号機等

現行目標においては、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する原則としてすべての道路において、設置されている信号機等についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、平成 30 年度末(2018 年度末)までの実績は約 99%となっており、現行目標を概ね達成している。

次期目標においても、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する原則としてすべての道路において、設置されている信号機等についてバリアフリー化する。

また、障害者団体等から要望が多い音響機能付加信号機等及びエスコートゾーンについて、施設毎の整備状況を把握した上で、目標値を明記する。

(8) 移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想

マスタープラン及び基本構想制度は、市町村が中心となり、施設単体ではなく、施設間を結ぶ経路を含めたハード面での面的なバリアフリー化を促進するために設けられた制度である。国土交通省としては、マスタープラン及び基本構想の作成に関するガイドラインを作成し周知しているほか、自治体向け相談会を開催するなど、マスタープランの作成及び基本構想の見直しについて積極的に働きかけを行ってきたところである。

令和2年5月末時点で、マスタープランは全国7市区において作成されており、その他 10 数市町村が作成中となっている。また、基本構想は令和2年3月末時点で、全国 304 市区町において作成されている。今後、基本構想は約 55 市町村で作成予定であり、マスタープランは約 40 市町村で作成予定となっている。

次期目標においては、市町村による計画作成を更に促進するため、マスタープランの作成市町村数に関する数値目標を設定するとともに、1日当たり平均利用者数が 2,000 人以上である鉄軌道駅及びバスターミナルが所在する市町村に占める割合を勘案して基本構想の作成市町村数に関する数値目標を新たに設定することとする。

(9) 移動等円滑化に関する国民の理解と協力(「心のバリアフリー」)

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策定された「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)においては、「障害の有無にかかわらず、女性も男性も、高齢者も若者も、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会を実現する」との考え方を基本として、「『心のバリアフリー』とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことである」とされており、そのために国民一人一人に必要なことの一つとして「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』を理解することが挙げられている。

また、バリアフリー法においては、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を推進する

観点から、「教育活動、広報活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等が移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよう努める」ことが、国及び地方公共団体の責務とされ、また、国民もこれらの理解と協力を努めることが責務とされている。

さらに、令和2年5月に成立した改正バリアフリー法においては、車両の優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の推進や学校教育との連携など移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に関する施策を強化することとしたところである。

このような状況を踏まえ、次期目標においては、共生社会の実現に向けて、ハード面の目標のみならず、ソフト面の目標として移動等円滑化に関する国民の理解と協力に関する目標を新たに設定することとする。具体的には、国、地方公共団体、施設設置管理者が連携して教育活動、広報活動等を行うことにより、移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境整備を推進する。また、「バリアフリー」と同様に「心のバリアフリー」という用語自体が国民の間に定着するよう、「心のバリアフリー」の用語の認知度に関する数値目標を設定する。

以上

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律 ＜予算関連＞

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める※一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1)車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。
例2)交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。(平成30年改正時の附帯決議)

○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、**ソフト面の対策の強化が必要**

②国民における課題

例)車両の優先席について、高齢者等に対し、声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。

○オリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた**機運醸成**※1を受け、**市町村、学校教育**※2等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要

※1 「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」に取り組む「共生社会ホストタウン」の拡大

※2 新学習指導要領※に基づき「心のバリアフリー」教育を実施(※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面实施)

法律の概要 ※赤字:令和2年6月19日施行 青字:令和3年4月1日施行

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

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

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1)優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

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

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

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

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

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

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に 関する法律の一部を改正する法律について(概要)

①令和2年6月19日施行分

国民に向けた広報啓発の取組推進

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

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

基本構想制度について

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

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

現在の特定事業(例)

公共交通特定事業

ノンステップバスの導入、ホームドアの設置等



道路特定事業

歩道への視覚障害者誘導用ブロックの設置、車道との段差解消、滑り止め舗装等



建築物特定事業

建築物内のエレベーター設置、障害者対応型便所の整備等



交通安全特定事業

音響式信号機、残り時間のわかる信号機、エスコートゾーンの設置等



教育啓発特定事業(例)

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



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験



当事者講師によるセミナー

②令和3年4月1日施行分

○公共交通事業者等に対するソフト基準適合義務の創設

- 公共交通事業者等は、旅客施設・車両等の新設等の場合のハード基準への適合義務に加え、役務の提供の方法に関する基準(ソフト基準※)を遵守しなければならないこととする。

※スロープ板の適切な操作、適切な明るさの確保等

○交通結節点における移動等円滑化に関する協議への応諾義務の創設

- 高齢者、障害者等である旅客の乗継ぎを円滑に行うため、公共交通事業者等が他の公共交通事業者等に対し、ハード・ソフト(旅客施設、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議を求めたときは、当該他の公共交通事業者等は、当該措置により旅客施設の有する機能に著しい支障を及ぼすおそれがあるときその他の正当な理由がある場合を除き、これに応じなければならないこととする。

【参考】高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議
(平成三十年五月十七日参議院国土交通委員会)

三 高齢者、障害者等の移動に配慮し、交通結節点における移動の連続性を確保するため、接遇を含めた関係者の連携が十分に図られるよう、必要な措置を講ずること。

国民に向けた広報啓発の取組推進

優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

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

対象施設の例



(車両等の優先席)



(車椅子使用者用駐車施設)



(障害者用トイレ)

等

施設設置管理者が講ずべき具体的措置

真に必要な方が円滑に利用できるよう、一般利用者に対して、ポスターの掲示、車内放送等での呼びかけ 等

バリアフリー基準適合義務の対象拡大

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

公共交通事業者等

※その他、現行規定上、バスターミナル事業者、旅客船ターミナル管理者等が法適用の対象



鉄道事業者



路線バス事業者(定期運行)



貸切バス事業者



一般旅客定期航路事業者



本邦航空運送事業者



軌道経営者

車椅子対応型の車両を導入する際に、ハードの基準適合を義務付け



タクシー事業者



旅客不定期航路事業者(遊覧船等)



航空旅客ターミナル管理者

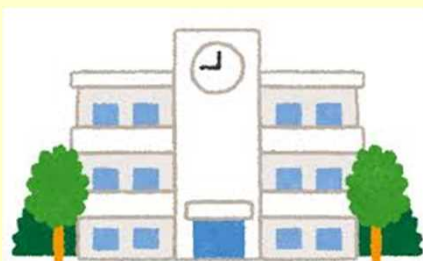
建築物

※詳細は資料○を参照

特別特定建築物(2,000㎡以上)
(特別支援学校、病院、店舗、ホテル等)



特別特定建築物に**公立小中学校**を追加



道路

特定道路
(移動等円滑化が特に必要な道路を国土交通大臣が指定)



旅客特定車両停留施設
(バス等の旅客の乗降のための道路施設)



公園施設

特定公園施設
(都市公園内の園路、広場、休憩所、駐車場、便所等)

路外駐車場

特定路外駐車場
(500㎡以上の駐車料金を徴収する路外駐車場)

移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部改正について

＜令和2年6月19日施行分＞

【注釈】 ※は法改正事項関係

一. 移動等円滑化の意義及び目標

○「高齢者、障害者等」の範囲

- ・「高齢者、障害者等」に、高齢者及び障害者（身体障害者のみならず知的・精神・発達障害者を含む。）に加え、妊産婦等が含まれることを明確化

二. 施設設置管理者が講ずべき措置

（省略）

三. 移動等円滑化促進方針の指針

○移動等円滑化の促進の意義

- ・作成等に関し住民提案を受けた市町村は、積極的な検討を行うべき旨を記載
- ・市町村がバリアフリーマップ等を作成するにあたっては、高齢者、障害者等が利用可能な施設に加え、経路の情報も盛り込むべきこと及び一元的な情報提供が重要である旨を記載

○移動等円滑化に関する住民等の理解の増進及び協力の確保※

- ・移動等円滑化促進方針において、「住民等の理解の増進及び協力の確保」に関する事項として以下を記載する旨を記載
 - ① 心のバリアフリーの必要性、重要性等、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化に住民等の理解の増進及び協力の確保が果たす役割
 - ② 市町村、施設設置管理者、住民・利用者等、関係者の理解の増進及び協力の確保に係る取組の具体的な内容
- ・上記の事項について、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、移動等円滑化促進地区の住民以外の者を対象とすることが可能である旨を記載

四. 基本構想の指針

○重点整備地区における移動等円滑化の意義

- ・作成等に関し住民提案を受けた市町村は、積極的な検討を行うべき旨を記載【再掲】
- ・市町村がバリアフリーマップ等を作成するにあたっては、高齢者、障害者等が利用可能な施設に加え、経路の情報も盛り込むべきこと及び一元的な情報提供が重要である旨を追加。【再掲】

四. 基本構想の指針

○教育啓発特定事業※

- 重点整備地区の移動等円滑化に資する取組であれば、重点整備地区外で行うものや、重点整備地区の住民以外の者を対象とすることが可能である旨を記載
- 障害者総合支援法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)と連携して行うことが可能である旨を記載
- 学校と連携して行う教育啓発特定事業(法第2条第29号イ)については、基本構想作成時に学校と事前に協議するとともに、特定事業計画作成時に学校の意見を十分に聞くことが重要である旨を記載

五. 移動等円滑化に関する国民の理解の増進及び協力の確保※

○心のバリアフリーの定義及び取組に当たっての留意事項

- 移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の取組について、ユニバーサルデザイン2020行動計画で示されたポイント(①「障害の社会モデル」を理解すること、②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多様な他者とのコミュニケーション力を養い、困難や痛みを想像・共感する力を培うこと)を踏まえて推進することが重要である旨を記載

○関係者の基本的な役割

- 国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民、それぞれの関係者の基本的な役割を記載

六. 移動等円滑化に関する情報提供※

- 移動経路又は移動手段や利用可能施設の選択に当たり、バリアフリーに関する情報の取得が不可欠であるとともに、災害時における安全確保の観点からも情報提供に関する環境整備が必要である旨を記載
- 高齢者、障害者等が日常生活でなじみのない施設を利用しようとする際に、事前にハード・ソフト両面のバリアフリー情報を的確に把握できる環境整備が必要。このため、宿泊施設、飲食店等の観光施設について、用具の備付け、バリアフリー情報の提供等の必要な措置を講じている施設を認定する仕組みを整備し、認定を受けた旨を外形上わかりやすく表示することを可能とするとともに、民間のネットワーク等を活用しながら、バリアフリー情報が高齢者、障害者等のもとによりわかりやすい形で提供されるよう十分配慮する旨を記載

七. 移動等円滑化促進施策に関する基本的な事項

○国の責務及び講ずべき措置※

- 国は、バリアフリー教室の開催等の経験を活用し、移動等円滑化促進方針や基本構想の作成手法や、地方公共団体が国に準じて移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるためのノウハウ等について、地方公共団体に対して、助言、指導その他の必要な援助を行う旨を記載

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2年5月法改正 追補版)

令和2年6月

国土交通省 総合政策局

安心生活政策課

目次

I はじめに

- I-1 バリアフリー法の改正・・・・・・・・・・・・・・・・ p.3
- I-2 本ガイドライン（追補版）の位置づけ・・・・・・・・ p.8

II 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成

- II-1 マスタープランに係る改正事項・・・・・・・・ p.10
- II-2 マスタープランにおける「心のバリアフリー」・・・・ p.11

III バリアフリー基本構想の作成

- III-1 基本構想に係る改正事項・・・・・・・・ p.18
- III-2 基本構想における「心のバリアフリー」・・・・ p.19
- III-3 教育啓発特定事業に係る特定事業計画の作成・・・・ p.25

IV マスタープラン・バリアフリー基本構想作成に係る支援

- IV-1 地域公共交通確保維持改善事業・・・・・・・・ p.28
- IV-2 移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に関する取組に
活用可能な各種ハンドブック等・・・・・・・・ p.30

事例目次

NO.	事例の内容	事業主体	頁
1	「心のバリアフリー」に関する記載事例	遠野市	15
2	「心のバリアフリー」に関する記載事例	奈良市	15
3	「心のバリアフリー」に関する取組の記載事例	宇部市	16
4	啓発・教育活動の事例	明石市	16
5	車椅子利用者用駐車施設の適正な利用の推進事例	川口市	24
6	バリアフリー教室の開催事例	香芝市	24

本追補版は、「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」（平成 31 年 3 月国土交通省作成）の内容に、令和 2 年 6 月のバリアフリー法改正に伴う「心のバリアフリー」に関する拡充事項を補完したものです。

本追補版を活用する際には、合わせて上記ガイドラインもご参照ください。

I はじめに

I-1 バリアフリー法の改正

1. 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）・基本構想制度改正の経緯

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。

そのため、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。以下「バリアフリー法」という。）においては、移動等円滑化基本構想（以下単に「基本構想」という。）におい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を重点整備地区として定め、生活関連施設及び生活関連経路の移動等円滑化に係る具体的な事業を位置づけて面的なバリアフリー化を促進する制度が位置づけられています。

また、平成 30 年 5 月のバリアフリー法改正により創設された移動等円滑化促進方針（以下、「マスタープラン」という。）において、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を移動等円滑化促進地区として定め、生活関連施設及び生活関連経路の移動等円滑化に係る方針を示すことにより、具体的な事業の予定がなくても、地域のバリアフリー化の機運醸成を図ることが可能になりました（平成 30 年 11 月施行）。

平成 30 年 5 月の改正では、上記に加えて、マスタープラン・基本構想の作成は市町村の努力義務として規定されることとなり、できる限り多くの市町村が、地域の実情に応じてマスタープラン・基本構想の作成に取り組むことが重要です。

そして、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機とした共生社会の実現に向けて、共生社会ホストタウン等を中心として「ユニバーサルデザインの街づくり」と「心のバリアフリー」といったハード・ソフト両面のバリアフリー化が進められています。

地域における真のバリアフリー化を図るためには、ハード面の整備だけでなく、地域住民等のバリアフリーに関する理解の増進と協力の確保など移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を促進するためのソフト対策も重要です。

こうしたことから、令和 2 年 5 月のバリアフリー法改正により、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を促進するための取組をマスタープランに記載することとしたり、基本構想に具体的な事業として位置づけることが可能とすることとしました（令和 2 年 6 月 19 日施行）。

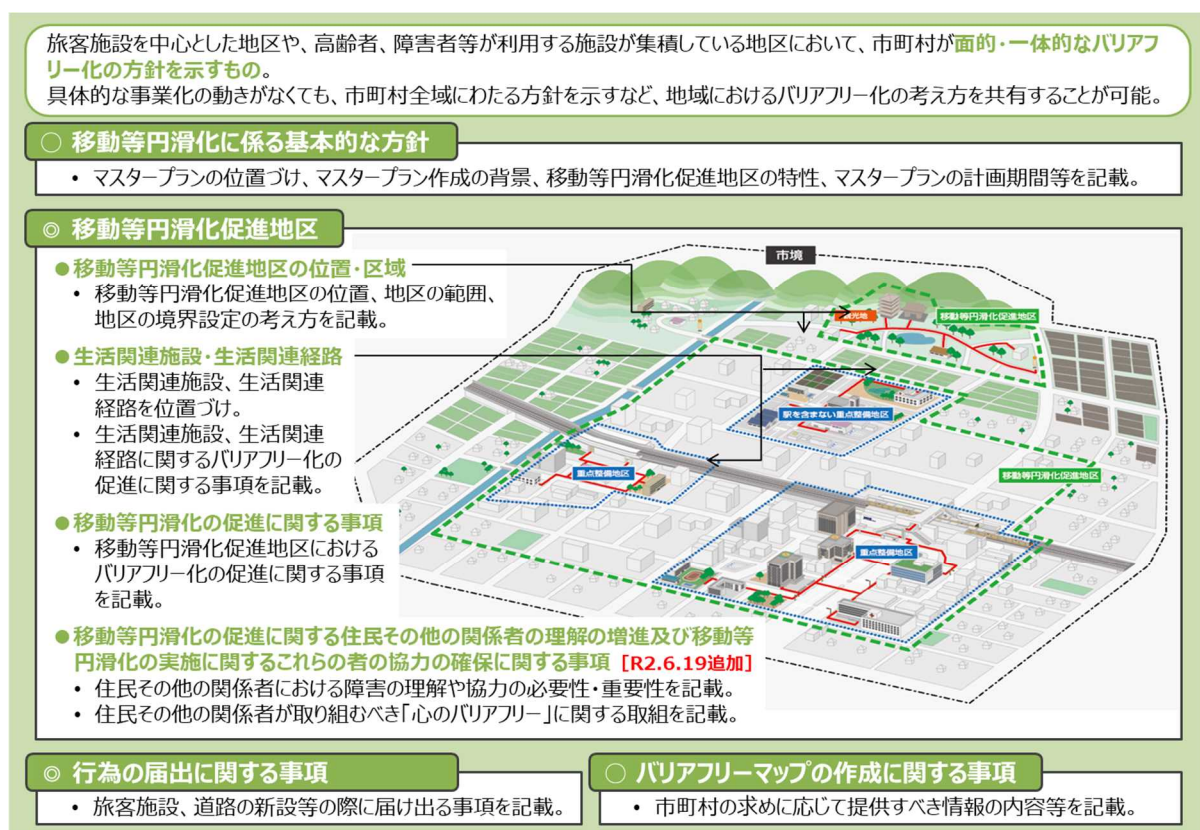
東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとして、共生社会実現に向けて、それぞれの地域においてハード・ソフト両面のバリアフリー化を促進することが求められています。

2. マスタープラン制度の概要

マスタープラン制度の概要を以下に示します。

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日以降に作成するマスタープランにおいては、「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」の記載が必要です。

なお、改正法の施行日（令和2年6月19日）の際に、既に策定されているマスタープランについては、令和2年6月19日以降初めて変更されるまでの間は、「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」が定められていなくても支障ありません。



<図：移動等円滑化促進方針（マスタープラン）とは>

マスタープランの概要・作成の目的に関する詳細な説明については、「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」p.1~2をご参照ください。

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

3. マスタープラン作成のメリット

マスタープランを作成することのメリットを以下に示します。

令和2年度予算より、市街地整備事業における歩行空間の整備や、都市公園・緑地等事業において公園のユニバーサルデザイン化を図る場合にも交付金の重点配分の対象となります。

○ 事業に関する調整の容易化

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

○ 届出制度による交通結節点における施設間連携の推進

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

○ バリアフリーマップ作成の円滑化

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

対象施設

以下の施設の管理者等に求めることができる

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

情報提供の内容

エレベーターの有無
障害者用のトイレや駐車施設の有無・数 等

バリアフリーマップの作成例（高槻市）

届出対象範囲

以下の施設間の出入口部分が対象

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

届出の流れ

工事着手の30日前まで

```

        graph LR
            A[改修等の計画] --> B[届出]
            B -- 支障なし --> C[工事着手]
            B -- 支障あり --> D[必要な措置]
            D --> E[計画の変更]
            E --> C
            
```

○ 道路や公園等のバリアフリー化に対する交付金の重点配分

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

<図：マスタープラン作成のメリット>

マスタープラン作成の効果に関する詳細な説明については、「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」p.3をご参照ください。

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

4. 基本構想制度の概要

基本構想制度の概要を以下に示します。

令和2年5月のバリアフリー法改正により、基本構想に位置づけることができる特定事業の類型として、「教育啓発特定事業」が新たに追加されました。

旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区において、公共交通機関、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するために、市町村が作成する**具体的な事業を位置つけた計画**。基本構想の作成を通じて施設管理者相互の連携・調整を行い、移動の連続性の観点から面的・一体的なバリアフリー化が可能となる。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- 基本構想の位置づけ、作成の背景、重点整備地区の特性、計画期間等を記載。

○ バリアフリーマップの作成に関する事項

- 市町村の求めに応じて提供すべき情報の内容等を記載。

◎ 重点整備地区

- 重点整備地区の位置・区域**
 - 重点整備地区の位置、地区の範囲、地区の境界設定の考え方を記載。
- 生活関連施設・生活関連経路**
 - 生活関連施設（3以上）、生活関連経路を位置づけ。
 - 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化に関する事項を記載。
- 実施すべき特定事業に関する事項**
[R2.6.19「教育啓発特定事業」追加]
 - 事業内容 ・ 対象施設
 - 事業者 ・ 整備内容
 - 事業実施時期等を記載。
- 移動等円滑化のために必要な事項**
 - 重点整備地区におけるバリアフリー化に関する事項を記載。

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

<図：バリアフリー基本構想とは>










基本構想の概要・作成の目的に関する詳細な説明については、「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」 p.4~6 をご参照ください。

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

5. 基本構想作成のメリット

基本構想を作成することのメリットを以下に示します。

令和2年度予算より、市街地整備事業における歩行空間の整備や、都市公園・緑地等事業において公園のユニバーサルデザイン化を図る場合にも交付金の重点配分の対象となります。

<p>○ 既存施設も含めたバリアフリー整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>○ 公共交通特定事業計画に係る地方債の特例</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅客施設におけるバリアフリー整備を公共交通特定事業に位置づけ、国庫補助金の交付対象となる場合に限り、当該事業に助成を行う場合に、地方財政法第5条の規定によらず、地方債の対象経費とすることができる。 			
<p>○ 公共施設等適正管理推進事業債（ユニバーサルデザイン事業）の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本構想に基づく公共施設等のバリアフリー改修事業等については、一定の要件のもと、公共施設等適正管理推進事業債におけるユニバーサルデザイン事業の対象となる。（充当率：90%、交付税措置率：30%（財政力に応じて最大50%まで引上げ）） 	<p>○ バリアフリーマップ作成の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本構想にバリアフリーマップの作成について明記した場合、各施設の管理者等からバリアフリー化の状況等を報告させることができ、円滑な情報収集が可能となる。 			
<p>対象事業 （総務省作成資料より）</p> <p>○ 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</p> <p><バリアフリー改修の例></p> <ul style="list-style-type: none"> …車いす使用者用トイレ等の整備、出入口の段差解消、エレベーターの整備、視覚障害者用ブロックの整備 等 <p><その他のユニバーサルデザイン改修の例></p> <ul style="list-style-type: none"> …授乳室や託児室の整備、多言語による案内を行うための施設の整備、観光施設等における洋式トイレの整備 等 <p>【事業イメージ】</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="261 1137 416 1234">  <p>デジタルサイネージの整備 事業費：数十万円～数百万円（1台）</p> </td> <td data-bbox="475 1137 603 1234">  <p>多目的トイレの整備 事業費：400万円程度</p> </td> <td data-bbox="647 1137 775 1234">  <p>出入口の段差解消 事業費：30万円程度</p> </td> </tr> </table>	 <p>デジタルサイネージの整備 事業費：数十万円～数百万円（1台）</p>	 <p>多目的トイレの整備 事業費：400万円程度</p>	 <p>出入口の段差解消 事業費：30万円程度</p>	<p>対象施設</p> <p>義務：旅客施設、特定道路 努力義務：特定路外駐車場、特定公園施設、特別特定建築物</p> <p>情報提供の内容</p> <p>エレベーターの有無、 障害者用のトイレや駐車施設の有無・数 等</p>
 <p>デジタルサイネージの整備 事業費：数十万円～数百万円（1台）</p>	 <p>多目的トイレの整備 事業費：400万円程度</p>	 <p>出入口の段差解消 事業費：30万円程度</p>		
<p>○ 道路、公園等及び鉄道駅のバリアフリー化事業に対する交付金・補助金の重点配分</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路事業や市街地整備事業・都市公園緑地等事業等において歩行空間の整備や公園のユニバーサルデザイン化を図る場合、基本構想に位置づけられた地区は、社会資本整備総合交付金等の重点配分の対象となる。 鉄道駅のバリアフリー化の整備に関する補助制度について、基本構想に位置づけられた鉄道駅の事業は、補助金の重点配分の対象となる。 				

<図：基本構想作成のメリット>

マスタープラン作成の効果に関する詳細な説明については、「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」p.6～8をご参照ください。

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

I-2 本ガイドライン（追補版）の位置づけ

1. 本ガイドライン（追補版）の位置づけ

本ガイドライン（追補版）の本体である「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」は、マスタープランや基本構想を新規に作成しようとする場合や、すでに作成済のマスタープランや基本構想を見直す際に活用いただくことを目的として、平成30年のバリアフリー法改正の内容を盛り込み、平成31年3月に作成しました。

令和2年5月のバリアフリー法改正により、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を促進するための取組をマスタープランに記載することとしたり、基本構想に具体的な事業として位置づけることを可能とすることとしたことから、本ガイドライン（追補版）では、上記ガイドラインを補完する内容を示しています。

よって、令和2年6月以降にマスタープランや基本構想を作成する場合には、ガイドライン（本体）と合わせて本ガイドライン（追補版）をご活用ください。



なお、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。

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



Ⅱ 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成

II-1 マスタープランに係る改正事項

マスタープランにおける記載事項は、平成30年のバリアフリー法改正により、バリアフリー法第24条の2等に記載されています。

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
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. 行為の届出等に関する事項
5. 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
6. 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
7. 移動等円滑化促進方針の評価に関する事項

※ 項目1、5、7については、任意記載事項

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の理解の増進及び協力の確保が追加されました。

これにより、マスタープランを作成する場合には、これまで定められていた項目に加えて、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。

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

※ 項目1、6、8については、任意記載事項

なお、これまでも「6. 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、実態としても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。

マスタープランに明示すべき事項の詳細な説明については、「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」p.47~51をご参照ください。

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

II-2. マスタープランにおける「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を送ることができるようにするためには、施設整備（ハード面）だけでなく、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。

1. 「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、接することができるならば、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、支えあ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。

2. 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、2006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、条約の締結にあたり2011年に改正された「障害者基本法」で明確化され、2013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。

3. 「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、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、移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和2年国家公安委員会・総務省・国土交通省・文部科学省告示第〇号。以下「基本方針」という。）の五の2において次のように記載されています。

《基本方針より》

移動等円滑化に関する「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

（1）国の役割

「心のバリアフリー」を推進するためには、障害の有無にかかわらず参加者全員がバリアフリーを考える参加型イベントが効果的であることを踏まえ、国は広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する関係者の連携及び国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要となる支援その他の移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよう努める。なお、法にいう「高齢者、障害者等」には、高齢者、全ての障害者（身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含む。）及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれることについても、改めて周知を行う。

（2）地方公共団体の役割

地方公共団体においては、国の取組に準じ、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて住民の「心のバリアフリー」の推進に努める。

とりわけ、市町村においては、基本構想に教育啓発特定事業を位置付けることを通じ、関係者を巻き込みながら「心のバリアフリー」の取組を計画的に進めていくことが望ましい。

（3）施設設置管理者その他高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用する施設を設置又は管理する者の役割

施設設置管理者その他高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用する施設を設置又は管理する者は、継続的な教育訓練を通じ、職員等に対し、高齢者、障害者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行うよう促す。さらに、職員等関係者のみならず、施設の一般の利用者が、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利用について配慮することが、高齢者、障害者等の移動等円滑化に重要であることに鑑み、一般の利用者の「心のバリアフリー」を推進するための広報活動及び啓発活動等を行うよう努めることが望ましい。

（4）国民の役割

国民は、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ことの重要性並びにそのために高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現す

ることの必要性について理解を深めるよう努めなければならない。その際、外見上分かりづらい聴覚障害、内部障害、精神障害、発達障害など、障害には多様な特性があることに留意する必要がある。

また、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車椅子利用者用駐車施設への駐車等により高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、鉄道駅の利用に当たり、必要に応じ高齢者、障害者等を手助けすること等、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要となる支援その他のこれらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保することに積極的に協力することが求められる。

加えて、「心のバリアフリー」の実践に資するため、積極的に国、地方公共団体等が行う啓発活動等に参加することが望ましい。

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、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す（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。

4. 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。

《基本方針より》

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基本的な事項

（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

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について、次に掲げる内容を記載することが望ましい。

- ① 移動等円滑化促進地区の面的なバリアフリー化を実現し、高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活を送ることができる環境を整えるためには、ハード面の整備のみならず、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齢者、障害者等が円滑に利用できるように配慮すること等の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 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ためには、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

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取組について、次に掲げるとおり、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。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を記載することが可能である。

- 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

5. 「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を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) 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**
- **国民の正しい理解を深めるための啓発・広報活動**の実施

(2) 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、その方法を解説した**一般国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、車いす、アイマスクを用いた体験活動等の**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々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等）**等を通して、健常者が当事者と関わりを持つことで障害者の特性を得られる取組の推進
- **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

「心のバリアフリー」に関する記載事例 <遠野市>

【基本方針1】ともに支え合う心のバリアフリーの推進

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

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

<方向性>

- バラスポーツの体験により、障がい者への理解を深めるとともに、バラスポーツを通じて障がいのある人との交流を図り、心の障壁を取り払うように努めます。
- 市民に幅広くバリアフリーへの意識を高めるための「障がい理解教室（研修）」を開催するほか、関係団体等の活動紹介などを市広報・HP等を通じて行い、市民に対する教育活動・学習機会を提供していきます。取組の実施に向けては関係機関との密接な連携を図ります。
- 妊産婦への気配りを促す「マタニティマーク」や障がい者に関するマークなど、各種取組の紹介や市広報・HP等を通じて周知することにより、マナーの向上、日常的に困っている人に自然と手を差し伸べる意識啓発に努めます。



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

「心のバリアフリーに関する記載事例」 <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、プレスレット（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も、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 <宇部市>

1) 心のバリアフリーの取組み

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、地域での取組みや学校等における福祉教育を充実する必要がありますが、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組みを推進します。

【取組み内容】

- ◆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、自分が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組みを推進します。

【取組み内容】

- ◆障害や認知症についての知識や接客の配慮を学ぶことにより、職場における接客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組みを推進します。

【取組み内容】

- ◆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みを紹介するなど、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むとともに、窓口業務、会議、イベント等においても、外国人向けの相談窓口を設置します。
- ◆「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むとともに、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。

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。

啓発・教育活動の事例 <明石市>

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。



アートショップ明石(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。

「心のバリアフリー」の施策のその他の具体的な事例については、「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」p.68~p.70 をご参照ください。

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

Ⅲ バリアフリー基本構想の作成

Ⅲ-1 基本構想に係る改正事項

基本構想にかかる記載事項は、バリアフリー法第 25 条等に記載されています。

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

※項目 1、4、7については、任意記載事項

このうち、「5. 特定事業」の類型には、「公共交通特定事業」、「道路特定事業」、「路外駐車場特定事業」、「都市公園特定事業」、「建築物特定事業」及び「交通安全特定事業」という、いずれも主として施設等のハード整備を中心とした事業が法律上位置づけられています。令和 2 年 5 月のバリアフリー法改正により、新たにソフト対策を中心とした「教育啓発特定事業」が創設されました。

これにより、基本構想を作成する際、ハード整備中心の事業計画に加えて、ソフト面でカバーすることが必要な住民等の理解の増進や協力の確保に関する具体的な事業を一体的に位置づけることができ、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が可能となります。

「教育啓発特定事業」とは・・・

市町村又は施設設置管理者が実施する次に掲げる事業をいう。

- イ 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
- ロ 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（イに掲げる事業を除く。）

基本構想に明示すべき事項の詳細な説明、「教育啓発特定事業」以外の特定事業の内容については、「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」p.81~84、p.96 をご参照ください。

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

Ⅲ-2 基本構想における「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を送ることができるようにするためには、施設整備（ハード面）だけでなく、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」の必要性のみならず、実施主体、取組内容、実施時期を明記した具体的な特定事業を位置づけて、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化を促進することが重要です。

1. 「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、接することができるのであれば、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、支えあ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。

2. 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、2006 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、条約の締結にあたり 2011 年に改正された「障害者基本法」で明確化され、2013 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。

3. 「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、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において次のように記載されています。

《基本方針より》

移動等円滑化に関する「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

(1) 国の役割

「心のバリアフリー」を推進するためには、障害の有無にかかわらず参加者全員がバリアフリーを考える参加型イベントが効果的であることを踏まえ、国は広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する関係者の連携及び国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要となる支援その他の移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよう努める。なお、法にいう「高齢者、障害者等」には、高齢者、全ての障害者（身体障害者のみならず知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含む。）及び妊産婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれることについても、改めて周知を行う。

(2) 地方公共団体の役割

地方公共団体においては、国の取組に準じ、広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて住民の「心のバリアフリー」の推進に努める。

とりわけ、市町村においては、基本構想に教育啓発特定事業を位置付けることを通じ、関係者を巻き込みながら「心のバリアフリー」の取組を計画的に進めていくことが望ましい。

(3) 施設設置管理者その他高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用する施設を設置又は管理する者の役割

施設設置管理者その他高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用する施設を設置又は管理する者は、継続的な教育訓練を通じ、職員等に対し、高齢者、障害者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行うよう促す。さらに、職員等関係者のみならず、施設の一般の利用者が、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利用について配慮することが、高齢者、障害者等の移動等円滑化に重要であることに鑑み、一般の利用者の「心のバリアフリー」を推進するための広報活動及び啓発活動等を行うよう努めることが望ましい。

(4) 国民の役割

国民は、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ことの重要性並びにそのために高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現することの必要性について理解を深めるよう努めなければならない。その際、外見

上分かりづらい聴覚障害、内部障害、精神障害、発達障害など、障害には多様な特性があることに留意する必要がある。

また、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車椅子利用者用駐車施設への駐車等により高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、鉄道駅の利用に当たり、必要に応じ高齢者、障害者等を手助けすること等、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要となる支援その他のこれらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保することに積極的に協力することが求められる。

加えて、「心のバリアフリー」の実践に資するため、積極的に国、地方公共団体等が行う啓発活動等に参加することが望ましい。

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す（令和3年4月施行）。

基本構想において移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」に関する具体的な事業を位置づける際には、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、関係者間で十分協議を行い、望ましい事業の在り方を検討することが重要です。

4. 基本構想に「教育啓発特定事業」を位置づける際の留意事項

（1）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。

（2）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。

教育啓発特定事業についても、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。

(3) 教育啓発特定事業の実施範囲

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が、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。

(4) 市町村が取り組んでいる地域福祉関係事業との連携

基本構想の内容は、市町村が定めている移動等円滑化に関する条例、計画、構想等との調和が保たれていることが必要ですが、教育啓発特定事業についても、市町村が有している上記の計画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教室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）

5. 教育啓発特定事業に関する記載事項

特定時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ていますが、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されることを勘案すると、事業実施に当たって疑問が生じないよう、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。

(1) 実施する特定事業の種類を記載

実施する事業について、「教育啓発特定事業」として実施する旨を記載します。「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。

(2) 特定事業の実施者を記載

教育啓発特定事業を実施する主体（市町村又は施設設置管理者）や関係者を記載します。

なお、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。

(3) 特定事業の内容・対象地区（場所等）を記載

教育啓発特定事業として実施する具体的な事業内容を記載します。

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ういでしょう。

(4) 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。

(5) その他特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

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。

6. 教育啓発特定事業の内容

教育啓発特定事業の内容は、バリアフリー法において、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、内容に応じ、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しいです。

① 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

<想定される内容>

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

<留意事項>

教育啓発特定事業のうち①の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。

② 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（①に掲げる事業を除く。）

<想定される内容>

- ・ 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
- ・ 優先席や車椅子利用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示 等

車椅子使用者用駐車施設の適正な利用の推進事例 <川口市>

車いす使用者用駐車施設の適正な利用の促進<川口市おもいやり駐車場制度>

駐車場等に設けられている車いす使用者用駐車施設の不適正な利用により、真に必要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。



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。

※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。

バリアフリー教室の開催事例 <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（香芝市立開屋小学校）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：香芝市開屋小学校 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）

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

問2 今日の授業を受けてみて感じたことはどんなことかな？（複数回答可）

障害のある人の気持ちになって考えたい。	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。
- ・誰がいい人は大塚だなと思いました。

問3 今日のバリアフリー体験授業全体の感想（自由記入）※一部抜粋

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

Ⅲ- 3 教育啓発特定事業に係る特定事業計画の作成

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、各特定事業の実施者は、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。

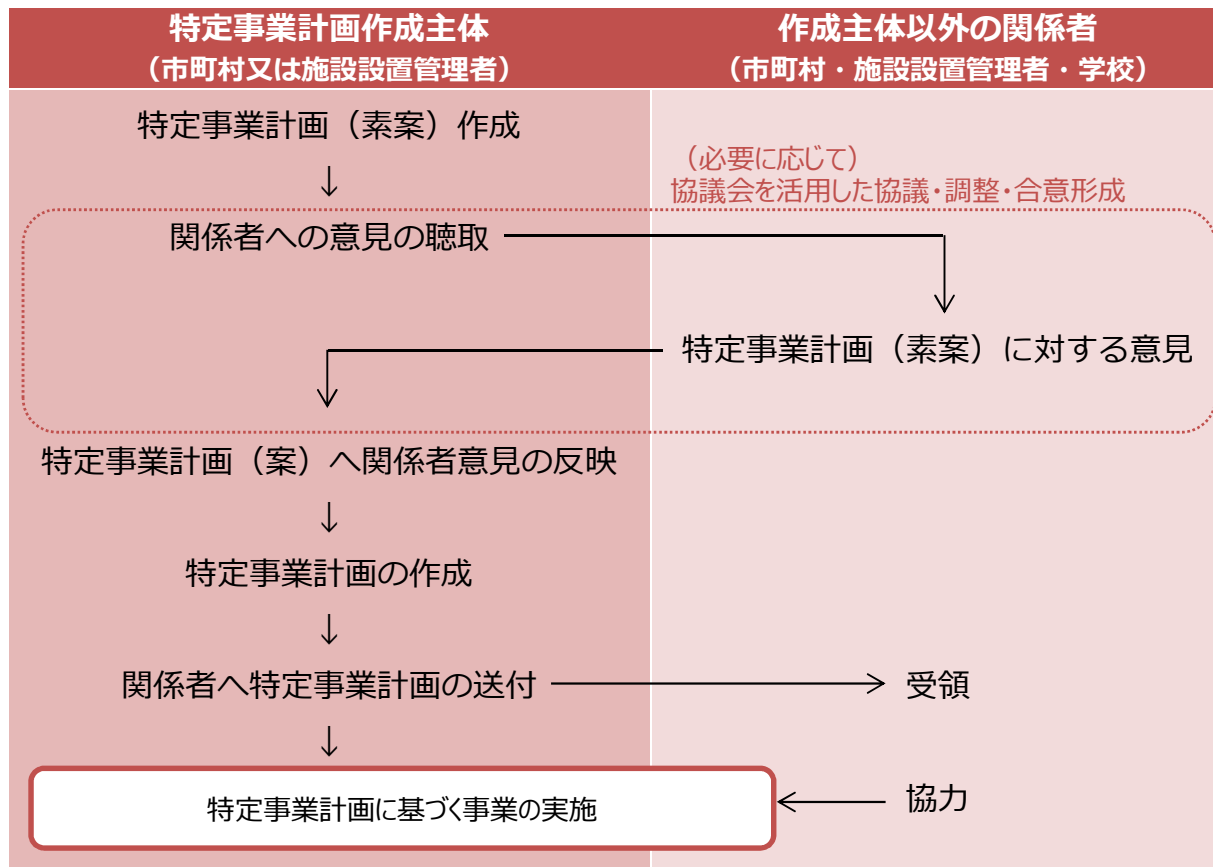
教育啓発特定事業計画の作成にあたっては、事業実施主体である市町村又は施設設置管理者とその他の関係者が相互に調整を図る必要があることから、円滑な調整を図ることができる体制づくりが必要です。

1. 特定事業計画の作成時期

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

2. 特定事業計画の作成手順と必要な調整

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することも有効です。



3. 教育啓発特定事業計画の記載例

特定事業計画の様式に特に決まりはありませんが、関係者が特定事業計画に基づき円滑に事業を実施することができるよう、Ⅲ-2の5. の記載事項を明確に示すことが重要です。

以下に、教育啓発特定事業計画の作成例を示します。なお、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				

IV マスタープラン・バリアフリー基本構想作成に係る支援

IV- 1 地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化調査事業）

1. 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。

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

2. 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。

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

IV-2 移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に関する取組に活用可能なハンドブック等

1. 「心のバリアフリー」に関する取組に活用可能なハンドブック等

「心のバリアフリー」に関し、国土交通省では下記のようなハンドブックやガイドラインを発行しています。

移動等円滑化促進方針において「移動等円滑化に関する住民の理解の増進及び協力の確保」に関する事項を記載する際、基本構想において「教育啓発特定事業」を位置付ける際又は実際に取り組を行う際には、これらのハンドブック等をぜひご活用ください。

- ・ 障害ってどこにあるの？ ところと社会のバリアフリーハンドブック

<http://www.mlit.go.jp/common/001250069.pdf>

(教師用解説書)

<http://www.mlit.go.jp/common/001250068.pdf>

- ・ 発達障害、知的障害、精神障害のある方とのコミュニケーションハンドブック

<http://www.mlit.go.jp/common/001130223.pdf>

- ・ 公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000143.html

- ・ 交通事業者向け接遇研修モデルプログラム

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000176.html

- ・ 観光関係者向け「高齢の方・障害のある方などをお迎えするための接遇マニュアル」(ホテル/旅館等)

http://www.mlit.go.jp/kankocho/news06_000352.html

2. 「心のバリアフリー」の推進に関するキャンペーン等

国土交通省のホームページ上には、各種キャンペーンに関するポスター等を掲載しています。

(国土交通省総合政策局安心生活政策課ホームページ)

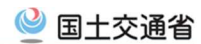
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_00001_1.html

ベビーカーマーク普及啓発キャンペーンについて



キャンペーン概要	令和元年度実績									
<p>公共交通機関等でベビーカーを利用しやすい環境作りに向け、ベビーカー使用者及び周囲の方のお互いの理解を深めるため、ベビーカー協議会とりまとめ(平成26年3月26日公表)に基づき、普及・啓発活動の一環として、関係事業者と連携し、平成26年度から「ベビーカーマーク普及啓発キャンペーン」を実施。</p> <p>ベビーカー協議会(H25.6設置)</p> <p>公共交通機関等におけるベビーカー使用者の利便性・安全性を向上させる観点から「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会(略称:ベビーカー協議会)」を設置。さらに子ども連れの方々の移動の利便性・安全性を向上させるために、「ベビーカー協議会を発展的解消し、「子育てにやさしい移動に関する協議会(略称:こそモビ協議会)」を平成30年11月に設置した。</p> <p>ベビーカー協議会とりまとめ(H26.3.26公表)(抜粋)</p> <p>Ⅳ. 今後の普及・啓発</p> <p>1. 関係者の役割</p> <p>本協議会で作成した「ベビーカー利用にあたってのお願い」を実効性のあるものとするためには、ベビーカー使用者や周囲の方に対して、この「ベビーカーの安全な使用」及び「ベビーカー利用への理解・配慮」の内容を十分に周知し、浸透させていくことが極めて重要である。</p> <p>このため、本協議会の構成員である国や交通事業者・施設管理者、ベビーカーメーカーは、広く国民やそれぞれが提供するサービスを利用する者に対し、広報・周知活動を行う。</p> <p>さらに、子育て団体等その他の協議会構成員についても、広く普及啓発活動等を行うよう努める。</p>	<p>■実施期間 令和元年5月1日(水)～5月31日(金)</p> <p>■ポスター・チラシ配布枚数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>ポスター</th> <th>チラシ配布</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駅、車両等</td> <td>約51,880枚</td> <td>約41,500枚</td> </tr> <tr> <td>建築物</td> <td>約680枚</td> <td>約3,100枚</td> </tr> </tbody> </table> <p>※その他、アナウンスを実施するなど事業者独自の取り組みを実施。</p> <p>■協力団体、機関等 鉄道:45事業者、バス:206事業者・団体をはじめ、旅客船、旅客船ターミナル、空港ターミナル、商業施設等において実施。</p> <p>■SNSを活用したマナー啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省公式Twitter ヤフーバナー広告(政府広報) 地方運輸局等が実施するバリアフリー教室におけるベビーカー利用及びベビーカーマークの普及・啓発 <p style="text-align: right;">等</p>		ポスター	チラシ配布	駅、車両等	約51,880枚	約41,500枚	建築物	約680枚	約3,100枚
	ポスター	チラシ配布								
駅、車両等	約51,880枚	約41,500枚								
建築物	約680枚	約3,100枚								
<p>『ベビーカーマーク』 ベビーカー使用者が安心して利用できる場所や設備(エレベーター、鉄道や車両スペース等)を表しています。ベビーカーマークは平成27年5月にJS化されました。</p>	<p>ポスター</p>									

トイレ利用マナー啓発キャンペーンについて



キャンペーン概要	令和元年度実績
<p>東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、ハード整備と合わせた「心のバリアフリー」を推進。その取組の1つとして、平成29年度から「トイレの利用マナー啓発キャンペーン」を実施。</p> <p><参考> 【ユニバーサルデザイン2020行動計画】(平成29年2月関係閣僚会議決定)(抜粋) 「多機能トイレをはじめとするトイレの利用に係るマナー改善」に向けて、公共交通事業者や障害者団体等と連携しながら、利用マナーの啓発を行うポスターやチラシを作成・配布するなどのキャンペーンを実施するとともに、高齢者、障害者等の移動等円滑化に対する国民の理解増進を図る取組である「バリアフリー教室」において「トイレ利用のマナー改善」に取り組み等、「心のバリアフリー」を意識しつつ、多様な利用者がそれぞれのニーズに応じたトイレを円滑に利用できるようトイレ環境の整備を図る。」</p> <p><ポスター/チラシ(2カ国語表記)></p>	<p>■実施期間 令和元年11月10日(日)～12月9日(月)</p> <p>〔11月10日(日) いいトイレの日 11月19日(火) 世界トイレの日 12月3日(火)～12月9日(月) 障害者週間〕</p> <p>■ポスター・チラシ配布枚数</p> <ul style="list-style-type: none"> ポスター 約6,500枚 チラシ 約86,000枚 <p>■協力団体、機関等 (令和元年度は約1,700団体)</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業者 空港ターミナルビル会社 道の駅 高速道路会社 地方公共団体 ホテル* ショッピングセンター 百貨店* ビル* 行政機関 <p>〔※は、紙媒体の配布は行っていないが、電子データ提供により適宜活用〕</p> <p>■SNSを活用したマナー啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省公式Twitter <p>■トイレの利用マナー啓発講座の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸局主催のバリアフリー教室の1コマ

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2年5月法改正 追補版)

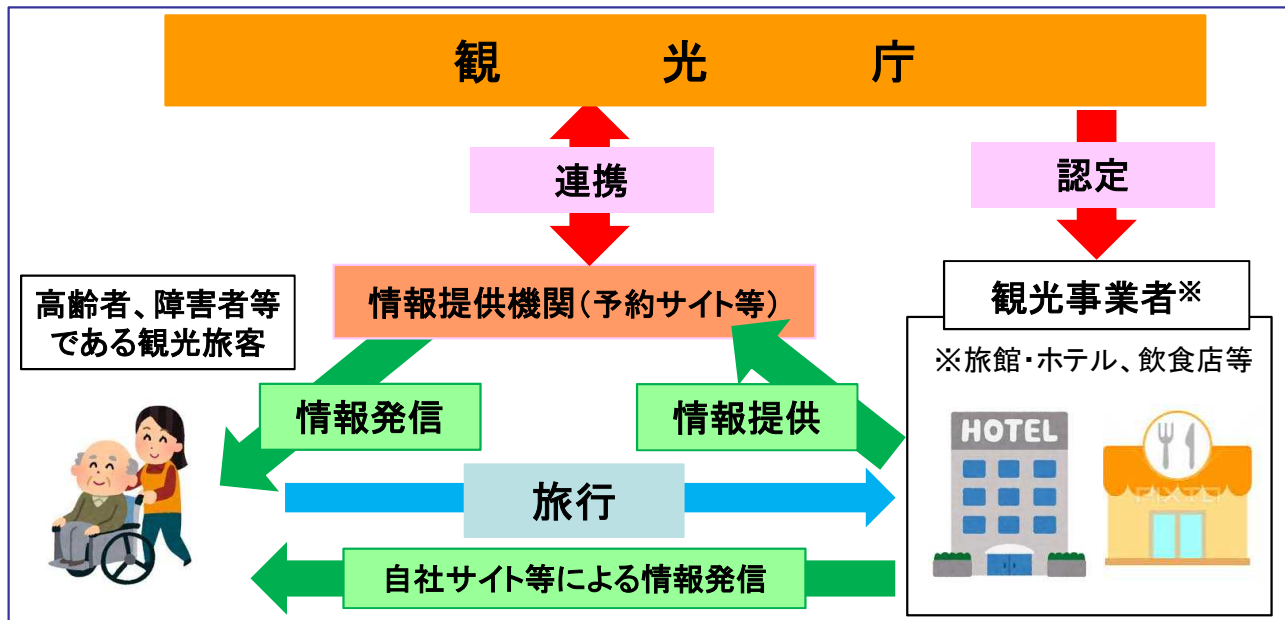
令和2年6月
国土交通省総合政策局安心生活政策課

観光施設のバリアフリー情報の提供を促進する仕組み

背景・必要性

- 高齢者、障害者等である観光旅客は、普段は馴染みの無い土地に赴くという点において、旅行先の施設に係るバリアフリーに関する情報が不足している。
- 観光旅客の訪問先としては、バリアフリー法に基づくハード面でのバリアフリーに係る基準適合義務が課されていない小規模な施設も多く、ソフト面でのバリアフリー化を促進する必要がある。

仕組みの概要



観光事業者に係る認定基準のイメージ

- ・バリアフリーに関する用具(車椅子、筆談器具等)の設置、貸出が行われている



- ・バリアフリーに関する教育訓練が行われている

- ・自社サイトだけでなく旅行者向けのウェブサイト等を通じてバリアフリーに関する情報発信が行われている



本仕組みの効果

- 観光施設のバリアフリー状況をわかりやすく高齢者、障害者等に提供することができるようになり、高齢者、障害者等はより安全で快適な旅行が可能になる。
- 本仕組みの活用が進むことで、観光施設におけるソフト面でのバリアフリー対応が促進される。

認定基準のイメージ

認定を行う趣旨

- 施設の設備やサービスが一定の水準を満たすことを表示するのではなく、高齢者、障害者等のバリアフリー対応を必要とする利用者が安全で快適に施設を利用できるよう、積極的に何らかの工夫に取り組んでいることについて表示することを目的とする。

認定対象

宿泊施設



飲食店



観光案内所



認定基準

- 高齢者、障害者等が対象となる観光施設を安全で快適に利用できるよう、以下に掲げる措置をすべて行っていること。
 - ① 備品の備付け、貸出等により施設内の段差解消やコミュニケーションの円滑化を図る取組等施設のバリアフリー性能を補完するための措置を3つ以上行い、**高齢者、障害者等が施設を安全かつ円滑に利用できるような工夫**を行っていること
 - 例：車椅子の貸出し、聴覚障害者向けにテレビの字幕を表示できるリモコンの貸出し、据え置き型のスロープの貸出し、筆談器具の貸出し、補助犬用用具の貸出し、聴覚障害者用の室内信号装置の貸出し 等
 - ② 施設の従業員に対し、高齢者、障害者等へのコミュニケーションやサポートの仕方に関する研修を実施すること等**バリアフリーに関する教育訓練**を行っていること
 - 例：自社の職員に対し、年に一度、障害者の顧客へのコミュニケーションやサポートの仕方に関するセミナーを実施していること 等
 - ③ **自らのウェブサイト以外のウェブサイト**で、施設のバリアに関する情報などの**バリアフリー情報を、積極的に発信していること**
 - 例：予約サイトにおいて自社の施設におけるバリアフリー情報を発信していること 等



バリアフリー法施行令（建築物分野）の改正について

- 不特定多数の者が利用する、又は主として高齢者、障害者等が利用する等の特別特定建築物について、一定の規模以上の建築を行う場合に、建築物移動等円滑化基準への適合を義務付けている。
- 今般、義務付け対象となる特別特定建築物に公立小中学校等を追加する等、所要の改正を行う予定。

特定建築物【令第4条】

多数の者が利用する建築物

(例)「学校」、「事務所」、「共同住宅」、「工場」、「老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するもの」など

特別特定建築物【令第5条】

不特定多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物等

(例)「特別支援学校」、「保健所、税務署その他不特定かつ多数の者が利用する官公署」、「老人ホーム、福祉ホームその他これらに類するもの(主として高齢者、障害者等が利用するものに限る。)」など

注：条例により、特別特定建築物に、特定建築物を追加可

新築、増築、改築、用途変更、修繕又は模様替えについて、建築物移動等円滑化基準への適合**努力義務**

- ① 2,000㎡以上(公衆便所については50㎡以上)の新築、増築、改築※又は用途変更について、建築物移動等円滑化基準への**適合義務**
- ② 2,000㎡未満、及び既存建築物に対して建築物移動等円滑化基準への**適合努力義務**

注：条例により、面積要件の引下げ可

※増改築部分のみが義務化の対象

建築物移動等円滑化基準【令第10条～第23条】

【最低限のレベル】

高齢者、障害者等が特別特定建築物を円滑に利用できるようにするために必要な、建築物特定施設※の構造及び配置に関する基準。

- (例)
- ・敷地外から利用居室までの経路の1以上を高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路(敷地内通路、出入口、廊下、EV等)にしなければならない
 - ・不特定多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用するトイレを設ける場合には、車椅子使用者用のトイレを1以上設ける

※出入口、廊下等、階段、傾斜路、エレベーター等、トイレ、浴室等、ホテルの客室、敷地内通路、駐車場を指す。

注：条例により、必要な事項の変更可

主なバリアフリー法に基づく建築物移動等円滑化基準（義務基準）

出入口

○主な基準

出入口の幅	80cm以上※
-------	---------

※ 不特定多数の者、又は主として高齢者、障害者等が利用する居室等に至る1以上の経路に係る基準



廊下等

○主な基準

廊下の幅	120cm以上※
------	----------

※ 不特定多数の者、又は主として高齢者、障害者等が利用する居室等に至る1以上の経路に係る基準



傾斜路

○主な基準

傾斜路の幅	120cm以上※1, 2
手すり	片側設置※2

※1 不特定多数の者、又は主として高齢者、障害者等が利用する居室等に至る1以上の経路に係る基準
 ※2 傾斜路の状況により緩和・適用除外あり



エレベーター及びその乗降ロビー

○主な基準

出入口の幅	80cm以上※
かごの奥行き	135cm以上※
乗降ロビーの広さ	150cm角以上※

※ 不特定多数の者、又は主として高齢者、障害者等が利用する居室等に至る1以上の経路に係る基準



便所

○主な基準

車椅子使用者用便房の数	1以上※
オストメイト対応水洗器具を設けた便房の数	1以上※

※ 不特定多数の者、又は主として高齢者、障害者等が利用する便所を設ける場合



※その他以下の施設に係る基準がある。

- ・ 階段
- ・ 敷地内の通路
- ・ 駐車場
- ・ 標識
- ・ 案内設備

優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

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

対象施設の例



(車両等の優先席)



(車椅子使用者用駐車施設)



(障害者用トイレ)

等

施設設置管理者が講ずべき具体的措置

真に必要な方が円滑に利用できるよう、一般利用者に対して、ポスターの掲示、車内放送等での呼びかけ 等

高齢者障害者等用施設等の適正利用の基本的な考え方について（案）

高齢者障害者等用施設等が設置された施設又は車両等の利用者は、これらの施設又は設備を目的外で利用しないことはもちろんのこと、高齢者、障害者等の円滑な利用を確保する上で必要となる適正な配慮をするよう努める必要があり、対象となる施設又は設備ごとの適正利用に関する基本的な考え方は次のとおり。

ただし、駐車施設におけるパーキングパーミット制度など施設設置管理者が当該施設又は設備の利用者や利用方法を定めている場合は、当該利用方法等に従って高齢者障害者等用施設等を適正に利用する（又は利用しない）ことが必要である。

※今後変更の可能性があることに留意。

高齢者障害者等用施設等の対象となる施設又は設備	適正利用の基本的な考え方
① 高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造又は設備を有する便房 ^{※1}	高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造又は設備を有する便房（以下「車椅子利用者用便房等」という。）が設置された施設又は車両等の利用者（高齢者、障害者等及び乳幼児を同伴する者を除く。）は、近傍の一般の便房の利用が困難な場合その他のやむを得ない場合を除き、可能な限り車椅子利用者用便房等の利用を控え、又は高齢者、障害者等に譲る等、適正な配慮をするよう努めなければならない。
② 車椅子利用者その他の障害者が円滑に利用できる駐車施設又は停車施設 ^{※2}	車椅子利用者その他の障害者が円滑に利用できる駐車施設又は停車施設（以下「車椅子利用者用駐車施設等」という。）が設置された施設の利用者（車椅子利用者その他の障害者等を除く。）は、車椅子利用者用駐車施設等の利用について施設設置管理者の承諾を得ている場合を除き、車椅子利用者用駐車施設等の利用を控え、又は車椅子利用者その他の障害者に譲る等、適正な配慮をするよう努めなければならない。

※1 具体例：車椅子利用者用便房（旅客施設・鉄軌道車両・船舶・航空機・旅客特定車両停留施設・特別特定建築物）、オストメイト利用者用便房（旅客施設・特定道路・旅客特定車両停留施設・特別特定建築物）、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した便房（特定道路・特定公園施設）

※2 具体例：車椅子利用者用駐車施設（特定路外駐車場・特定公園施設・特別特定建築物）、障害者用駐車施設（特定道路）、障害者用停車施設（特定道路）

高齢者障害者等用施設等の対象となる施設又は設備	適正利用の基本的な考え方
③ 旅客施設又は旅客特定車両停留施設内の移動等円滑化された経路上にあるエレベーター※ ³	移動等円滑化された経路上のエレベーターが設置された旅客施設又は旅客特定車両停留施設の利用者（高齢者、障害者等及び乳幼児を同伴する者を除く。）は、体調不良その他のやむを得ない場合を除き、高齢者、障害者等に当該エレベーターの利用を譲る等、適正な配慮をするよう努めなければならない。
④ 車両等の車椅子スペース	車椅子スペースが設置された車両等の利用者（車椅子使用者及びベビーカーを使用する者を除く。）は、車椅子使用者に当該車椅子スペースの利用を譲る等、適正な配慮をするよう努めなければならない。
⑤ 優先席	優先席が設置された旅客施設、旅客特定車両停留施設又は車両等の利用者（高齢者、障害者等及び乳幼児を同伴する者を除く。）は、体調不良その他のやむを得ない場合を除き、高齢者、障害者等に当該優先席の利用を譲る等、適正な配慮をするよう努めなければならない。

※ 3 旅客施設又は旅客特定車両停留施設に隣接した他の施設のエレベーターを用いて移動等円滑化を達成するものを含む。

※ 4 旅客特定車両停留施設については旅客施設と同等のハード基準を課した場合を想定しており、今後、修正の可能性があると留意。