第1章　バリアフリー移動等円滑化基本構想の策定にあたって

1-1 バリアフリー法の概要

我が国では、急速な高齢化の進展に伴う高齢者の自立支援のための施策等や、共生社会の実現に向け、障がいのある人が自分の意志で、社会活動に参加・参画できるように支援するための施策等が求められております。このような背景を受け、高齢者、障がいのある人等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境整備を目指し、平成 6（1994）年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（以下「ハートビル法」とする。）」が、平成 12（2000）年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（以下「交通バリアフリー法」とする。）」が施行され、一定規模以上の建築物や駅を中心とした歩行空間のバリアフリー化が図られてきました。

しかし、施設ごとに独立したバリアフリー整備が行われ、連続的なバリアフリー整備が十分でないことや、教育活動、広報活動等を通じた国民のバリアフリーに関する理解を深めるための対策が十分でない等の課題があることを受け、移動等の円滑化に関してより一体的・総合的な施策の推進を図るため、この 2 つの法律を統合・拡充した「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー法」とする。）が平成 18（2006）年 12 月に施行されました。

1-2 バリアフリー法改正の概要

平成18（2006）年のバリアフリー法の施行以降、高齢者や障がいのある人等が安全かつ円滑に移動し、地域において安心して暮らし続けられる環境の整備が全国的に進められてまいりました。

その後、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機として、平成30（2018）年にバリアフリー法の一部が改正され、同年11月に施行（一部の規定は平成31（2019）年4月施行）されました。改正されたバリアフリー法では、公共交通事業者等による直接的な取り組みの推進のほか、全ての国民が分け隔てられることなく共生する社会の実現に資すること、高齢者や障がいのある人等にとって日常生活又は社会生活を営む上での社会的障壁の除去に資することなどが新たに定められました。

また、令和2（2020）年には、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点から施策の充実などソフト対策の強化を目的としてバリアフリー法の一部が更に改正されました。（令和2（2020）年6月施行及び令和3（2021）年4月施行）

（1）平成 30 年改正について

平成 30 年の改正では、全ての国民が分け隔てられることなく共生できる社会の実現を目指す理念のもと、バリアフリー法に基づく措置は「共生社会の実現」や「社会的障壁の除去」に資することを目的に行わなければならないことが明確に位置付けられました。

また、移動等円滑化の基本的な方針を市町村が定める「移動等円滑化促進方針（マスタープラン）」制度が創設され、バリアフリー化を計画的・一体的に推進する仕組みが整えられました。

この制度により、市町村は、施設ごとの個別整備にとどまらず、面的なバリアフリー化に向けた方針や対象地区を設定し、施設設置管理者や関係機関と連携しながら施策を進めていくことが可能となりました。

なお、貸切バス及び遊覧船等が法の適用対象に追加され、新設等の際には移動等円滑化基準への適合が義務付けられました。

（2）令和2年改正について

令和 2（2020）年の改正では、ハード対策に加えて移動円滑化に関する「心のバリアフリー」の推進が位置付けられ、施策の充実が図られました。これに伴い、市町村が策定するマスタープランには、「住民の理解の増進および協力の確保に関する事項」を記載することとされました。

また、バリアフリー基本構想においては、ソフト対策の具体化として「教育啓発特定事業」が位置付けられ、バリアフリー教育や、住民・施設利用者に対する啓発活動等を計画的に実施できるようになりました。

これらの改正により、地域の特性やニーズに応じた柔軟な取組が可能となるとともに、住民、事業者、行政が連携してバリアフリー化を進めていくことの重要性が一層高まっています。

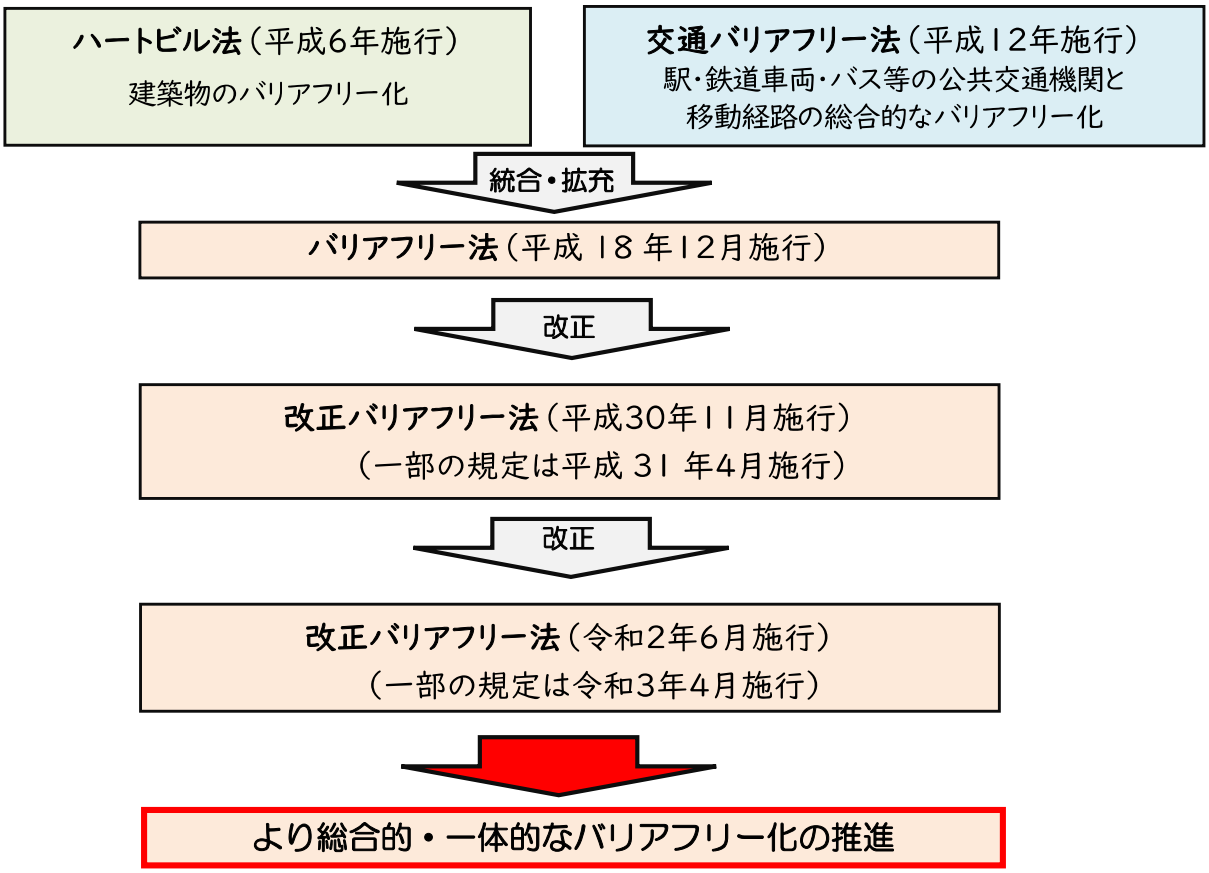


図　バリアフリー法の施行

【参考】バリアフリー法の概要（平成18年12月施行）

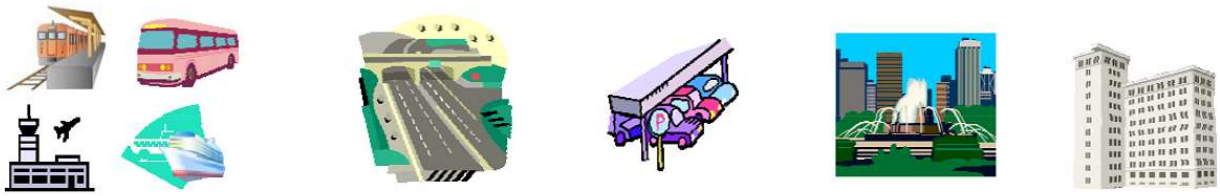
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）

高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、
●旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるとともに、
●駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めています。

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

・以下の施設について、新設・改良時のバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合義務。また、既存の施設について、基準適合の努力義務　など

旅客施設及び車両等　道路　路外駐車場　都市公園　建築物

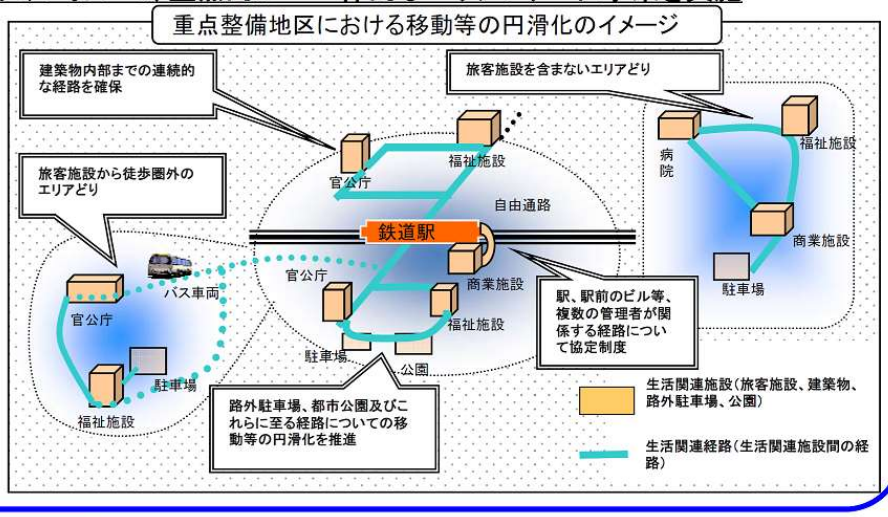


地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

・市町村が作成する基本構想に基づき、駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置
○基本構想策定時の協議会制度
○住民等からの基本構想の作成提案制度





心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



出典：国土交通省ホームページ

【参考】バリアフリー法の改正概要（平成30年11月施行、一部の規定は平成31年4月施行）

●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

＜予算関連法律案＞

背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした共生社会の実現、高齢者、障害者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性

≪課題①：ハード・ソフト両面の課題≫

□ 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



（参考）車いす利用者のバス利用に係る介助の様子

≪課題②：地域の取組の課題≫

□ 市町村（特別区を含む）による基本構想未作成・フォローアップ不足等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

※基本構想作成市町村数：
- 全市町村の約2割（294/1,741）
- 3千人/日以上の旅客施設のある市町村の約半数（268/613）

［H28年度末時点］

≪課題③：利用し易さの課題≫

□ 観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要

□ 公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要

□ バリアフリー施策の評価等に当たり、障害者等の参画・視点の反映が必要

≪関連する政府決定等≫

■ユニバーサルデザイン2020行動計画（H29.2　ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定）

「バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

法案の概要

①理念規定／国及び国民の責務

○理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化

○「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道利用者による声かけ等）を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

○ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに作成

○事業者は、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表

※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子（介助の擬似体験）】

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

○市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設

（協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援（※予算関連））

【バリアフリーのマスタープラン】
・市町村による方針の作成
・重点的に取り組む対象地区（※）の設定

※対象地区内
・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想（具体事業調整）】
・事業を実施する地区の設定
・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

当事者の参画する協議会の活用等により定期的評価・見直し

○近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定（承継効）制度及び容積率特例を創設

➡駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリートイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバス（リフト付バス）】

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

○ 貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化

○ 建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化

○ 障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記



【遊覧船】

【目標・効果】高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・移動できる環境を実現

《KPI》・利用者3,000人以上/日である旅客施設の段差解消率：87.2%（2016年度末）⇒約100%（2020年度）

・国が示す先進的な研修（様々な障害特性への対応充実等）を行う東京オリ・パラ大会関連交通事業者の割合：100%（2020年度）

・バリアフリーのマスタープランを定める市町村数：（新規）⇒ 300（2023年度）

出典：国土交通省ホームページ

【参考】バリアフリー法の改正概要（令和2年6月施行、一部の規定は令和3年4月施行）

●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

＜予算関連法律案＞

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年度から全面実施）

法案の概要

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

○公共交通事業者等に対するソフト基準※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、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

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

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

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

【教育啓発特定事業のイメージ】


高齢者疑似体験


車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

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

【目標・効果】共生社会の実現に向け、高齢者、障害者等を含む全ての人々が互いの個性を尊重しあう移動等の環境を整備

《KPI》・「心のバリアフリー」の認知度：約24%（2019年度）→約75%（2030年度）
・国土交通省「トイレ利用マナーキャンペーン」の参加団体数：約1,700（2019年度）→約2,000（2025年度）

出典：国土交通省ホームページ

1-3 バリアフリー移動等円滑化基本構想策定の背景と趣旨

バリアフリー法の目的は、高齢者や障がいのある人（身体障がいのある人・知的障がいのある人・精神障がいのある人・発達障がいのある人を含む、全ての障がいのある人）、妊産婦、けが人等の移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することで、公共の福祉の増進に資することです。

この法律は、公共交通機関の旅客施設、建築物、都市公園※1、路外駐車場※2、歩道等の新設時等における移動等円滑化基準への適合義務を課すことによって各施設のバリアフリー化を推進するとともに、基本構想制度を活用して、駅を中心とした地区や、高齢者・障がいのある人等が利用する施設が集まった地区において、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進しようとするものです。なお、バリアフリー法では、新たに「ユニバーサルデザイン※3」の考え方を踏まえた規定が盛り込まれています。

平成 26（2014）年 10 月に「習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定し、これまでもJR津田沼駅・新津田沼駅周辺、京成津田沼駅周辺、JR新習志野駅周辺等のバリアフリー化を推進し、安全で安心して利用できる環境を整備してまいりました。

しかしながら前述のとおり、バリアフリー法では公共交通機関に限らず、高齢者や障がいのある人等の移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することを目的としていることから、市内の生活・移動環境のバリアフリー化に向けて、継続的な取り組みを行っていくことが求められております。また、教育活動、広報活動等を通じた国民のバリアフリーに関する理解を深めるための対策も求められています。

このような背景及び本市の取組状況ならびにバリアフリー法の改正（平成 30 年・令和2年）の趣旨を踏まえ、高齢者や障がいのある人等の移動や施設利用における利便性・安全性に関する課題の解決及びバリアフリー化の促進を図るため、「習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想」の一部改訂を行うこととしました。

これにより、施設ごとに独立して実施されていたバリアフリー整備が一体的・連続的に実施され、より効率的なバリアフリー整備の取り組みを推進していくことができます。

※1：都市公園

都市計画法に規定する都市計画施設である公園若しくは緑地、又は都市計画区域内において設置する公園若しくは緑地で、国や地方公共団体が設置するもの。（国立公園や国定公園等は含まない。）

※2：路外駐車場

道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設で、時間貸駐車または無料で不特定多数の利用者が駐車できるもの。なお、月極駐車場は路外駐車場に該当しない。

※3：ユニバーサルデザイン

障がいの有無、年齢、性別、人種等に関わらず、多様な人が利用しやすいように製品や建物、生活空間を設計する考え方。

1-4 バリアフリー移動等円滑化基本構想の位置付け

習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想は本市におけるこれまでのバリアフリー化に関する取り組みを踏まえ、上位計画・関連計画と整合を図りながら策定しました。

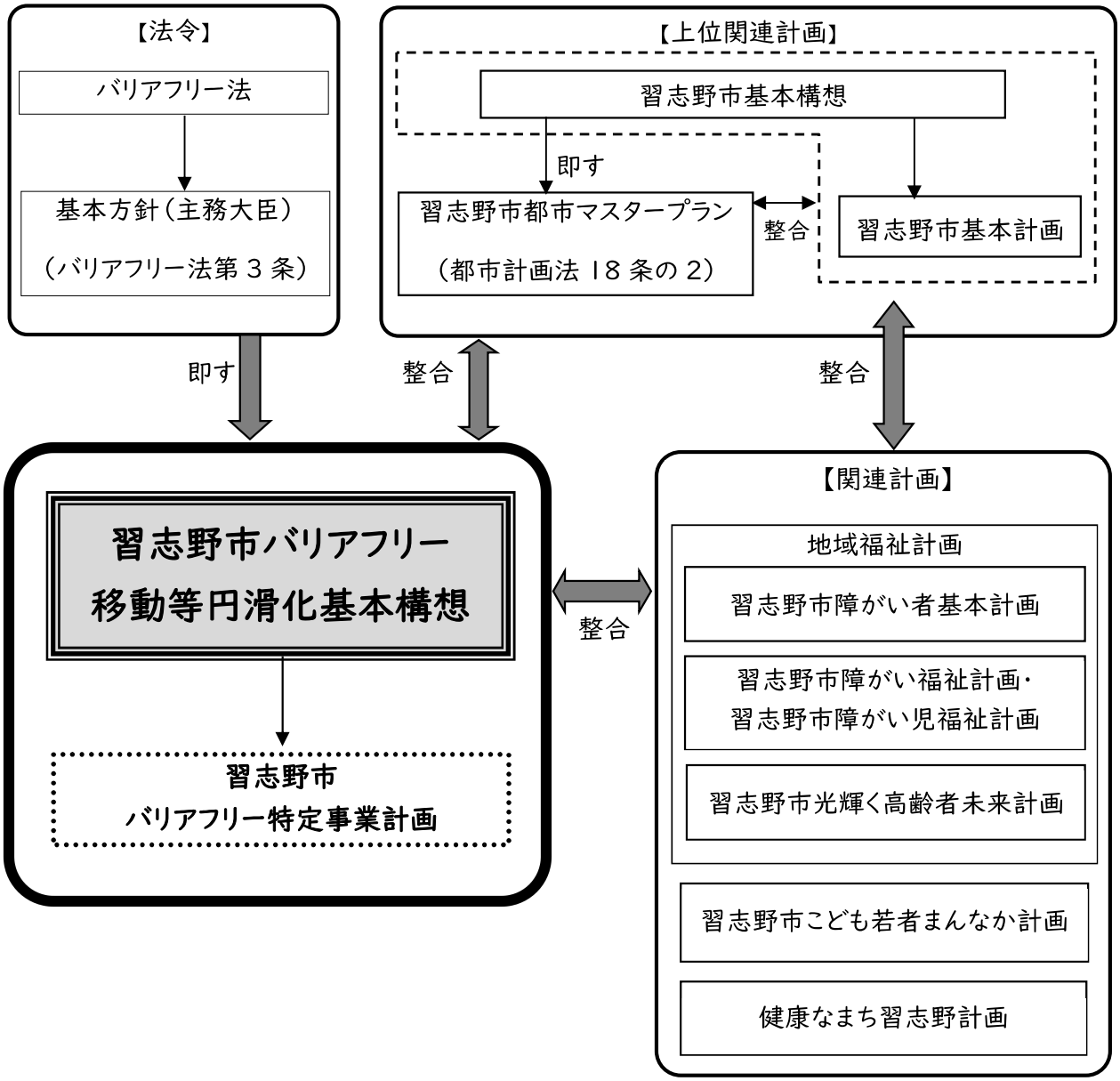


図　バリアフリー移動等円滑化基本構想の位置付け

1-5 バリアフリー移動等円滑化基本構想策定までの流れ

(1) 策定体制

平成26（2014）年10月の基本構想策定にあたっては、学識経験者、公共交通機関等の代表、福祉関係団体等の代表、商業関係団体の代表、関係行政機関の職員、市の職員で構成される「習志野市バリアフリー基本構想策定協議会」を設置しました。

また、基本構想策定に向けた庁内調整を行うため、「習志野市バリアフリー基本構想策定庁内検討会」及び「同作業部会」を設置しました。

さらに学識経験者、福祉関係団体、市の職員等による「バリアフリーまち歩き点検ワークショップ※4」を実施し、バリアフリー化整備を図ることが必要な経路を実際に歩き、整備に向けた意見を伺ったほか、「パブリックコメント」により、市民の方々の意見を幅広く集めて、基本構想に反映しました。

今回の基本構想は、これらの考えを踏襲した上で、これまでの取り組み状況や改正バリアフリー法も踏まえ、平成26（2014）年10月に策定した「習志野市バリアフリー移動等円滑化基本構想」の一部改訂を行いました。

(2) 策定手順（平成26年度）

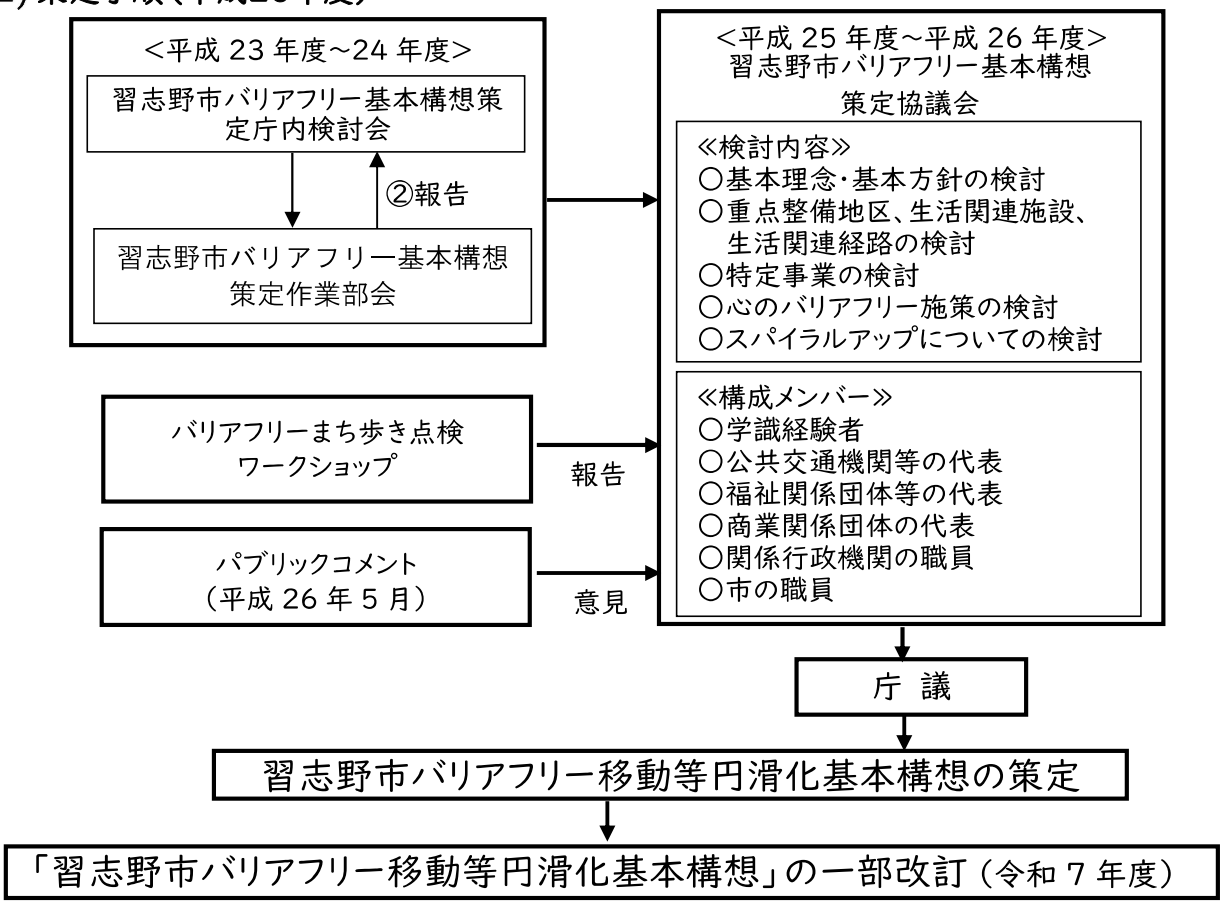


図　策定手順

※4：ワークショップ

何かについてのアイデアを出し合い、意思決定をする集まりのことであり、様々な人が集まり、共通の体験、共同作業、体験の意見交換等により相互理解を図り、問題解決や創意工夫等を考えること。

1-6 バリアフリー移動等円滑化基本構想の構成

本基本構想の構成を以下に示します。

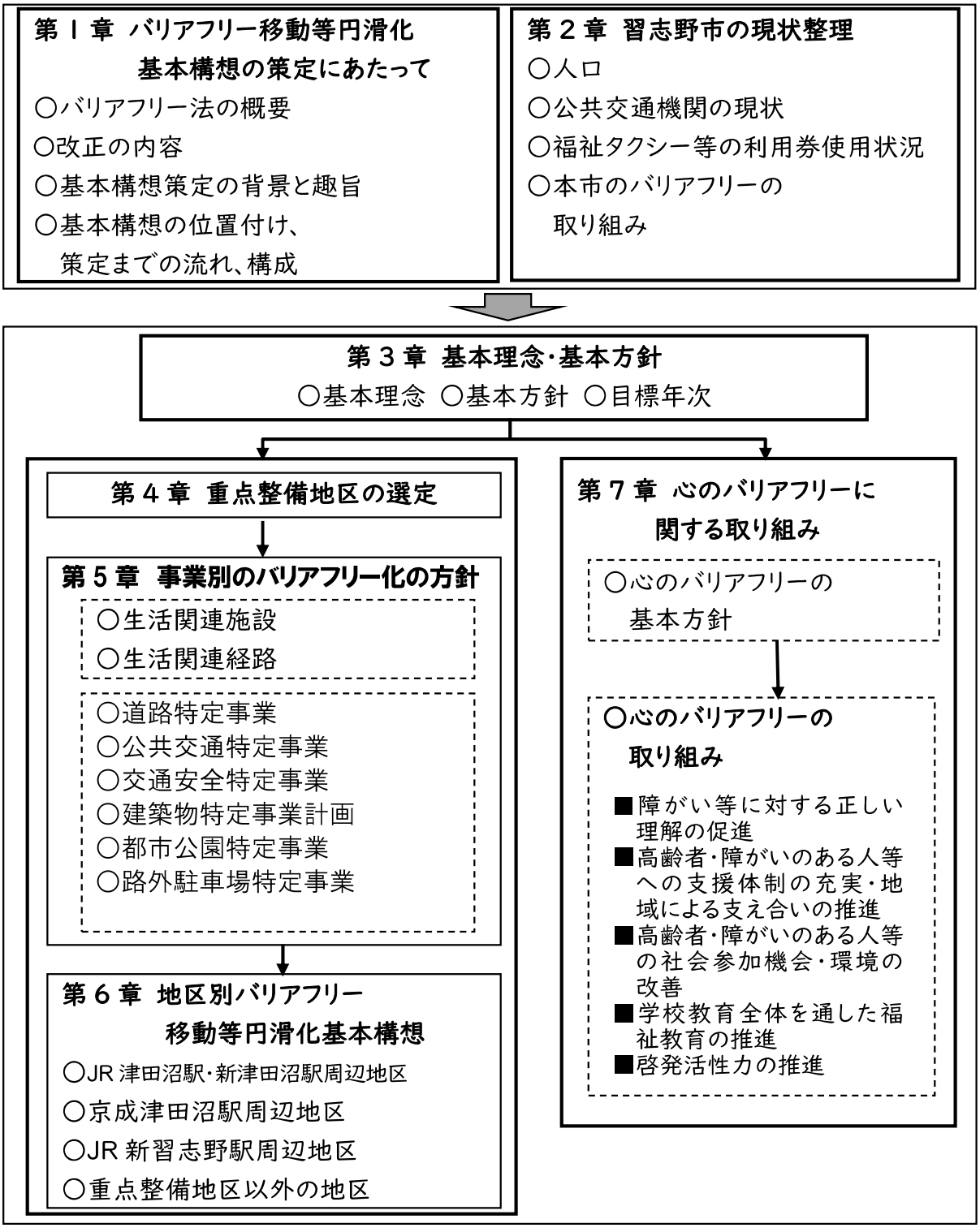


図 バリアフリー移動等円滑化基本構想の構成