

「第12回バリアフリー推進勉強会in関西」(オンライン配信)

【テーマ】「移動等円滑化推進方針(マスタープラン)及び基本構想の策定の取り組みについて」

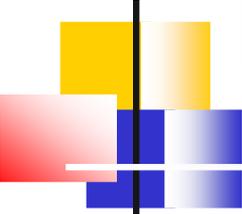
---

『当勉強会のねらいについて』

【配信日時】令和3年3月1日(月)10:00~15日(月)10:00

三星 昭宏

(近畿大学名誉教授)



# 『当勉強会のねらい』

---

## 【事例発表4題】

1. 最新のバリアフリーマスタープラン(移動等円滑化促進方針)・バリアフリー基本構想) 策定事例(3市1町)を学ぶ
- 

## 【ディスカッション】

1. 策定事例で工夫した点、苦労した点、課題となった点
1. これまでの 移動等円滑化基本構想をふりかえり、達成段階、効果、問題点、今後の課題を考える。バリアフリーマスタープラン策定の趣旨・目的・意味・効果を考え、今後のあり方を考える

# バリアフリー法2つの仕組み

## □ 規制法 □ 計画法

### ◎ バリアフリー基本構想とは

本法律で想定された基本構想は、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、重点整備地区において「面的・一体的なバリアフリー化」を図ることをねらいとしたものです。

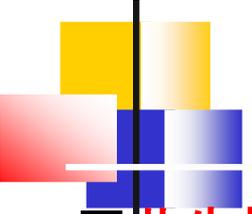
### ◎ バリアフリーマスタープランとは

バリアフリー法では、高齢者、障害者等の、移動や施設利用の利便性や安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進することとされています。

本法律で想定された**移動等円滑化促進方針（以下「マスタープラン」という。）**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（「移動等円滑化促進地区」）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で、広くバリアフリーについて考え方を共有し、**具体の事業計画であるバリアフリー基本構想（以下「基本構想」という。）**の作成に繋がっていくことをねらいとしたものです。

なお、マスタープランにおいては、市域全体のバリアフリーに関する方針についても明確にした上で、当該方針を踏まえた移動等円滑化促進地区を設定することが望ましいです。

# バリアフリー法改正、マスタープラン制度について



## 改正バリアフリー法 (1)

---

□ 共生社会実現、社会的障壁の除去を強化

□ 日本のバリアフリーをレベルアップ(2000年→2020年(オリパラ)レベル

→ 基準、ガイドラインレベルアップ、拡充

→ 複数ルート、最短ルート、ルート選択可能

→ UD志向(情報障害、知的・精神・発達等拡大)

□ 2000年に定められたバリアフリー基本構想バリアフリーマスタープラン制度(市町村)(新設)により目標・戦略・をたてて面的整備

→ ユニバーサルデザイン志向、方針(目的・目標・戦略・段階計画・重点化)、  
全市展開。「移動等円滑化基本構想」は事業計画的性格

→ 基本構想・都市マスタープラン・地域福祉計画・活性化等まちづくりと連動させる。

→ 中小都市に拡大、地域交通(モビリティ)計画と連動

# 改正バリアフリー法 (2)

## □当事者参加・参画の強化と評価システムづくり

→プランニングから事後評価まで**当事者参加・参画を強化**

→**定期評価・見直しの「評価会議」(「継続改善協議会」)**

**国の評価会議発足(目的・方法・メンバー・障害別分科会)**

**近畿運輸局の評価会議(地域分科会)も (↑議論、課題別分科会?)**

## □バリアフリー情報強化

→**バリアフリーマップを作成する。事業者による情報提供**

## □連携の強化

→**地下鉄駅等では近接建築物と連携してバリアフリーため「協定」、**

**「容積率特例制度」**

## □公共交通事業者等が主体的にハード・ソフト一体的取り組みを

→**国が接遇・研修メニュー**

→**事業者がバリアフリーの「ハード・ソフト計画」を作成し、取組み**

**状況を報告・公表する制度を新設(施設整備・旅客支援・教育訓**

**練・推進体制)**

# 基本構想づくりと事業による成果

□1. 国の基準やガイドラインで義務または努力義務とされるバリアフリー内容の多くが整備されました。(例えば、エスカレーター、エレベーター、歩道、点字ブロック、ホームドアなど)

□2. 障害当事者の意見を聞き、話し合っ改善された例も多くなりました。また、その中で障害当事者の意見を聞く習慣ができた自治体や事業者も多いです。

□3. 行政・事業者のバリアフリー理解のレベルが向上しました

□4. さらに策定後も「継続改善の協議会(名称はいろいろあります)」を続けている自治体では、当事者の意見によりバリアフリー改善が途切れることなく継続されています。また、自治体内のバリアフリー担当経験者が増えることによりスムーズな合意形成、レベル向上がなされています。

# 一方、弱かった点 (1)

1) **基本構想策定をしなかった市町村**では、

エレベーター・エスカレーター等の基本的なバリアフリー整備が済んでいる場合や、法で示す利用者数のレベルが該当しない場合は、基本構想がいらないと考えて策定せず、結果として**エレベーター・エスカレーター等以外の当事者の意見を反映したバリアフリー施策を行わず放置**しています。

2) 国や都道府県の基準やガイドラインを網羅的に検討する場がないため**初歩的・基本的なバリア**が**放置**されています。(中には、基本構想がなくてもバリアフリー施策に取り組んでいる自治体もありますが、**継続性(PDCAサイクル)の保障がありません。**)

さらに、**民間建築物**のバリアフリー化は基本構想がないと継続的な運動とすることが難しいです。

# 弱かった点 (2)

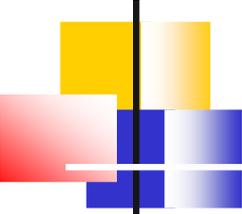
## 2) 基本構想を策定した市町村であっても次のような傾向

- ✓ 1. 基準やガイドラインの義務のみを果たせばよいと考え、全体にレベルが低く凡庸な構想となっています。ユニバーサルデザインの指向がありません。
- ✓ 2. その市・地域固有の重点課題がとりあげられず、どの市も同じ「金太郎飴」といわれるものもある。(もちろん策定だけでもプラスはあります)
- ✓ 3. 策定後に継続改善の協議会を設置せず、基本構想の進捗管理は事業者任せとなり、新しいまちづくりの状況が反映されず、年々加わるバリアフリー社会課題の検討もせず結果的に遅れていることとなります。
- ✓ 4. 建築物については規制を受ける大型の建築物のみに対応し、飲食店・商店などの小規模建築物のバリアフリー化事業を検討しません。
- ✓ 5. 障害当事者の範囲、数が少ないです。また、知的・精神障害者(発達も含む)やLGBTなど新しく対象者とされる人の検討もしません。

# 弱かった点 (3)

基本構想を策定した市町村であっても次のような傾向

- ✓ 6. 10年以上たってまちの様相がかわっているのに「基本構想追補版」を策定せず放置しています。継続改善の協議会が開かれていないためです。
- ✓ 7. 何らかの理由で当面事業化がはかれないものについては全く検討しない傾向があります。→この問題は今回のバリアフリーマスタープラン制度で解決されるはずです。
- ✓ 8. 他の部局が所管する大型のプロジェクトとの連携が弱いです。タテ割りが残ります。
- ✓ 9. 地域福祉計画など福祉分野との連携が弱いです。
- ✓ 10. 全市をどうするかが弱く市民が見たとき自分の地域のバリアフリー化がみえません。



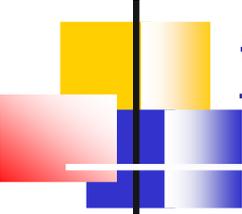
# バリアフリーマスタープランの必要性

---

これまでの基本構想は、

- **事業計画**の性格が強い(事業として形になるもののみ入れていた)
- 指定された**特定事業以外の事業**が入れにくい
- **理念、目的・目標・方針**が弱い
- その**市町村らしさ**を出しにくい
- **市町村の基本計画・都市マスタープラン**等と連動していない
- **福祉計画**と連携していない
- **市全域、全駅の方針**が書かれていない
- **ソフトな内容**が弱

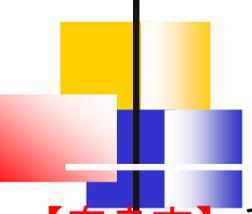
→ **自由度が高く個性が出せるようになった**



# マスタープランで従来に加えたい課題(重点は市町村によって異なります)

---

- 防災・減災とバリアフリー(近年の基本構想には採り入れる自治体が増えています)
- 一体的なまちづくり (病院・公園・道路・スポーツ施設・ターミナル・大学・住宅など施設とその周辺)
- 観光・スポーツ施設                       寺社仏閣等歴史施設
- 海浜・自然公園・山岳地・リクリエーション施設
- 積雪時、雨季のバリアフリー(積雪地では必ず検討してください)
- 子育て子育て施設                       知的障害者・精神障害者(発達障害者を含む)・認知症・性同一性障害対応
- まちづくり・市街地活性化・まちなみ保全
- 交通サービス(公共交通(タクシーを含む)、ST(福祉有償運送等を含む))                       健康まちづくり、安全対策・通学路対策と結合
- 公立小中校に加えて高校・大学・専門学校等、私立学校のバリアフリー化、学校周辺と通学動線のバリアフリー化(公立小中学校のバリアフリー化は2020(令和2)年に改正バリアフリー法により義務化されました)



# 個性ある「移動等促進地区選定の考え方」

**【奈良市】**：移動等円滑化促進地区の選定の考え方より抜粋

- ② 大和西大寺駅は、鉄道の乗換機能を有しており、**駅南北自由通路の整備や駅周辺整備が予定されていること、整備中の平城宮跡の最寄り駅**であること等を踏まえ、移動等円滑化促進地区として位置づける。
- ③ **今後新たに整備が予定されているJR新駅およびその周辺**は、(仮称)奈良ICと隣接し、新たな地域拠点の形成を目指し、新規に整備される駅であることから、バリアフリー化のモデル地区となれること等を踏まえ、移動等円滑化促進地区として位置づける。

**【池田市】**移動等促進地区選定の考え方

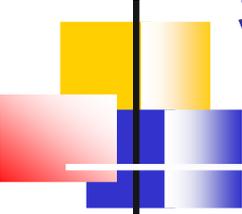
○平成30年度に策定した立地適正化計画における**都市機能誘導区域**について、同区域内の移動等円滑化の向上は重要な観点であると考えられるため、これらの2つの範囲を踏まえた区域設定を行うこととする。

**【上牧町】(基本構想)**

重点整備地区の要件や町内のまちづくりの状況を踏まえ、「上牧町役場周辺」を重点整備地区。

**【明石市】**：移動等円滑化促進地区の選定の考え方

- ② 地域発案による地区の設定ーまちづくり協議会との連携ー…地域においてユニバーサルデザインに関わるまちづくり活動が活発化し、地域のニーズが高まり、促進地区の設定や範囲・内容についての見直しについて、**地域から提案された地区**を促進地区として設定することを検討します。
- ③ まちや社会の変化に応じた見直し…促進地区の設定においても、**まちや社会の状況に応じて**、適宜、地区の設定やその範囲・内容について見直しを検討します。



# 参考文献

---

- 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 総合政策局安心生活政策課, 国交省HP
- 石塚・大島・尾上・高橋・土崎・新田・三星・柳原, 改正バリアフリー法“理念と実践”のための10章, (令和2年10月)
- 公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン(バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編)(平成31年4月版)
- 同、バリアフリー整備ガイドライン車両等編、都市公園編、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  
道路については同道路編があるが市町村の条例等に移行
- IPCアクセシビリティガイド(国際パラリンピック委員会,2013)–国際的水準
- TOKYO2020 アクセシビリティガイドライン (TOKYO2020 HP)