

地域の輸送資源の総動員

～改正地域公共交通活性化再生法の趣旨を踏まえて～



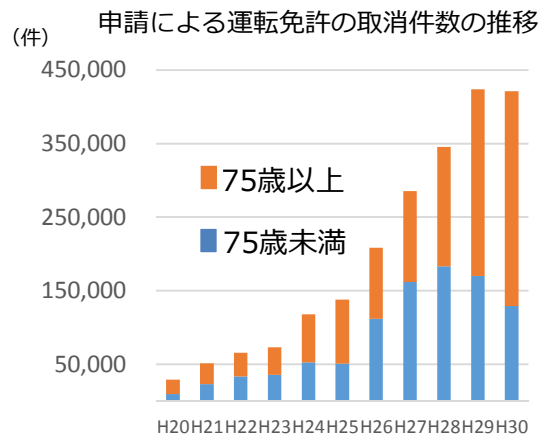
国土交通省 関東運輸局
交通政策部

地方の移動手段をめぐる現状と今後に向けた基本的考え方

- 高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっている。
- 観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要がある。

地方の移動手段をめぐる現状

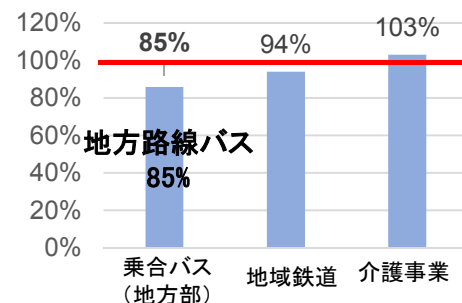
免許返納は年々増加



(出典)警察庁資料より国土交通省総合政策局作成

乗合バス事業の収支は赤字構造

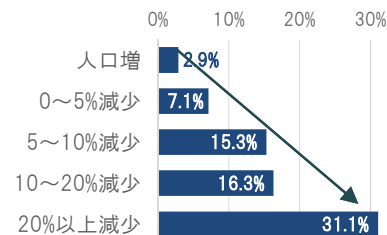
※運行補助のあるものは、補助前の収支率



(出典)国土交通省自動車局資料、国土交通省鉄道局資料、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い

人口増減との比較 (H22→H27)

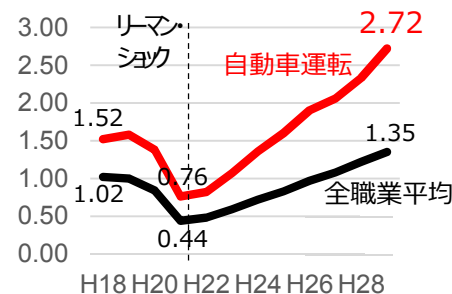


※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。
※空白地人口比率で比較。

(出典)国土交通省総合政策局資料

運転者不足が深刻化

有効求人倍率 (常用パート含む。) の推移



(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より、国土交通省総合政策局作成

国土交通省の基本的考え方

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしている。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。

地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(改正後)



基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画 (改正前: 地域公共交通網形成計画)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化。

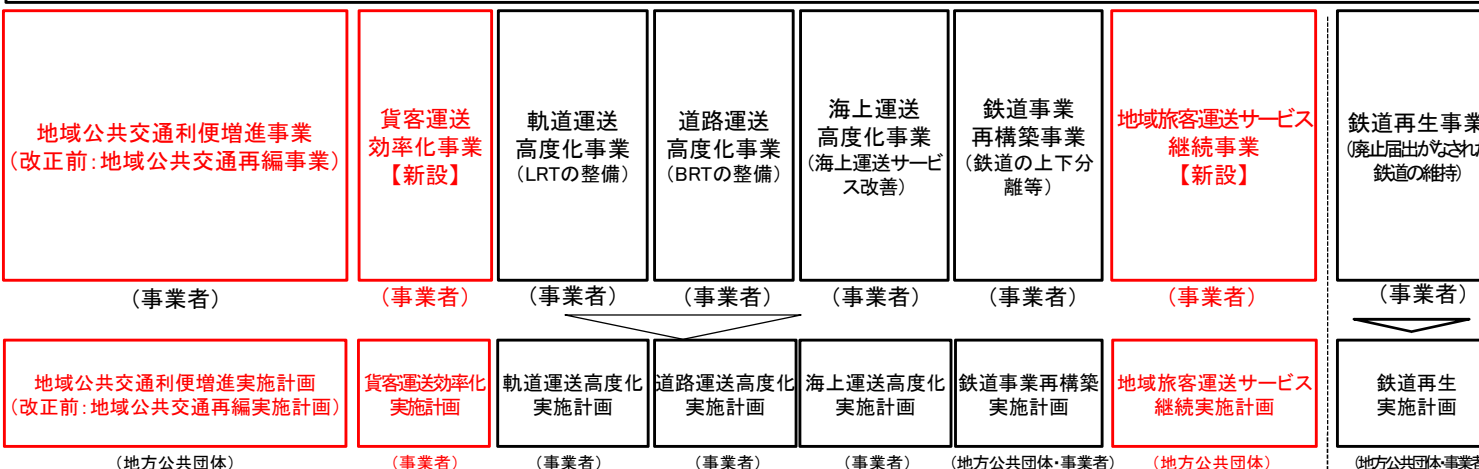
協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域
旅客運送
事業計画
(DMV、
水陸両用車等)
(事業者)

新モビリティ
サービス
事業計画
【新設】
(事業者)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(改正前: 地域公共交通網形成計画)に事業実施を記載できる)



国土交通大臣が認定

国土交通大臣が認定

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

法律の特例措置

<独占禁止法特例法
において措置>

共同経営計画

(事業者)

国土交通大臣が
認可

法律の特例措置
(独占禁止法の
カルテル規制の
適用除外)

○地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- ・地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成を**努力義務化**
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
⇒データに基づくPDCAを強化

○地域における協議の促進

- ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に**通知**
- ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域公共交通網形成計画(H26改正)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)
まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通計画(今回改正後)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



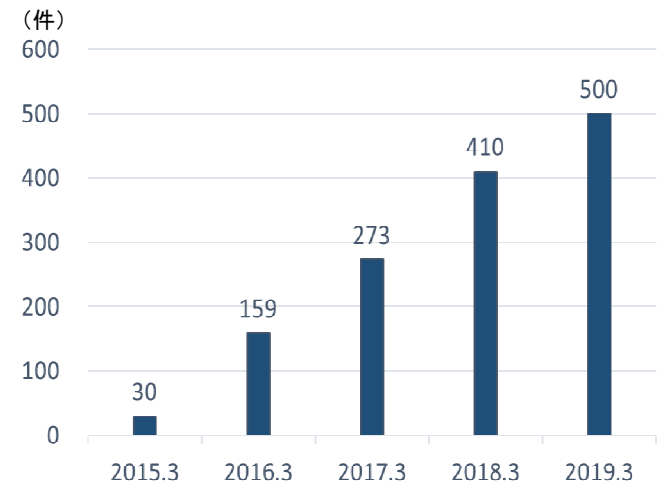
自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど

地域公共交通網形成計画の策定状況

現行の目標(2020年度末500件)は達成



輸送資源の総動員による移動手段の確保（①地域に最適な旅客運送サービスの継続）

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定**し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて以下のメニュー例の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

手 続

路線バス等の維持が困難な状況に関する
乗合バス事業者等の申し出



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者と、多様な選択肢を検討・協議し、**実施方針**を策定し、**公募**により新たなサービス提供事業者等を選定。



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画**を作成、**国土交通大臣の認定**を受けた場合は法律上の特例措置（事業許可等のみなし特例等）

実施方針に定めるメニュー例

- 地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
- 困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続
（縮小・変更含む）

② コミュニティバスによる継続

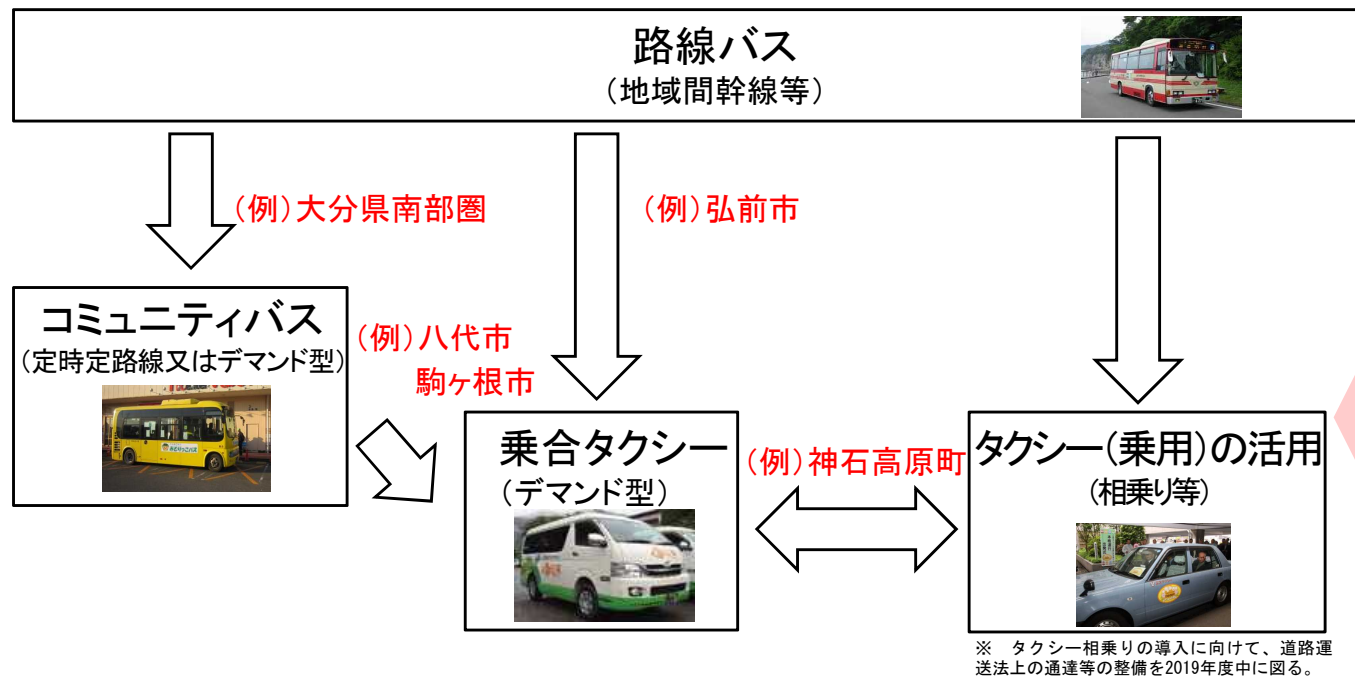
③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続

④ タクシー（乗用事業）による継続

⑤ 自家用有償旅客運送による継続

⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
 - ・路線バスについては生産性の向上を図るとともに、
 - ・地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行
 - ・自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

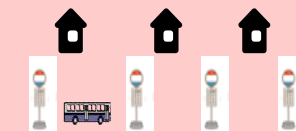
自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例)鳥取県西部、八幡浜市

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用

需要規模に応じた効率的・効果的な運行

定時定路線

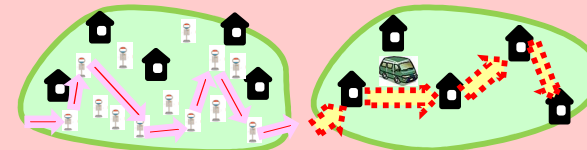
路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。



決められた場所を決められた時間に運行

デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。



バス停等のミーティングポイントをあらかじめ定め予約があつた場合に運行する**ミーティングポイント型**

バス停等を定めず区域内で予約があつたところを最短路線で運行する**ドア対ドア型**

輸送資源の総動員による移動手段の確保（②自家用有償旅客運送の実施の円滑化）

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化
- 地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化
⇒インバウンドを含む観光ニーズへも対応

交通事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の
交通事業者
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

自家用有償旅客運送者 (市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



運行管理
車両整備管理

住民ドライバー

【期待される効果】

【利用者】

安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】

業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】

委託費の確保等

課題

- 地域に、既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズが明らかになった場合、
 - ・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
 - ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施
- の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。

○既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズ

安全性の観点から
まずは交通事業者の活用を検討



交通事業者
(バス・タクシー)

①市町村等から提案を求める

② 提案がなければ実施

(合意形成がハードルになりやすい)



自家用有償
(市町村等)

(両者にメリットのある着地点)

【新設】
協力型
自家用有償

【役割分担】
バス・タクシー：ノウハウを活用し運行管理等を担う
市町村等：自家用有償の運行主体となる

「協力型自家用有償」に期待される効果

【利用者】
安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体（市町村等）】
業務負担の軽減、運行ノウハウの活用

【交通事業者】
委託費の確保等

「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

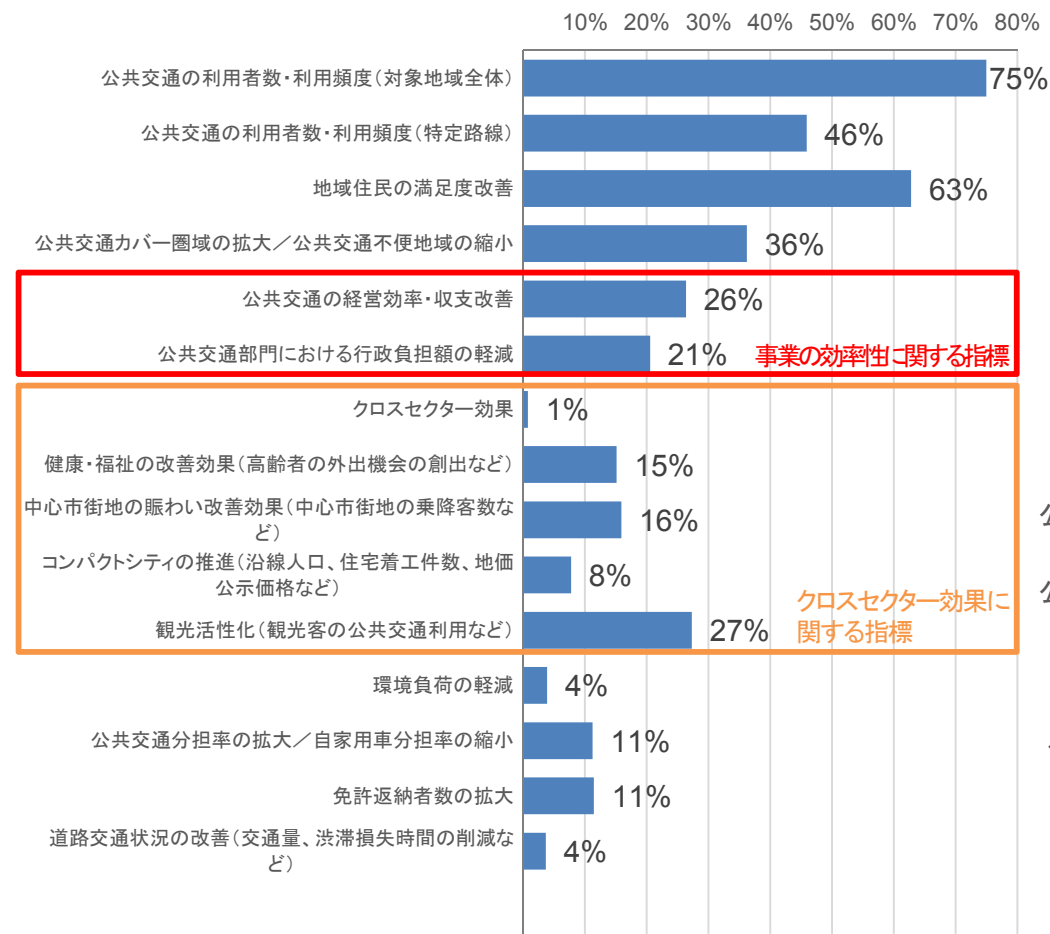
【目標設定】

- 「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担額」については、2割程度にとどまる。
- 人の移動がもたらすクロスセクター効果(健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響)を考慮した目標設定も重要。

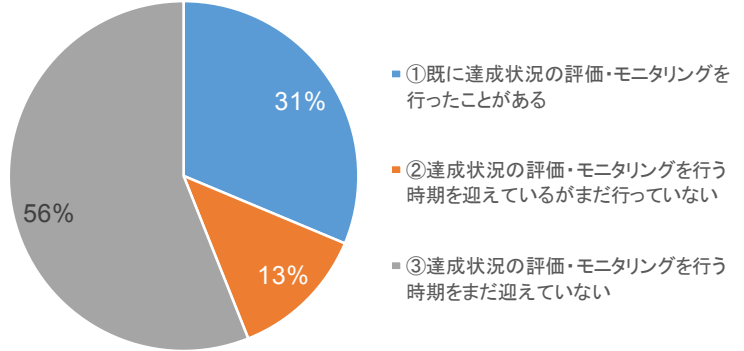
【実施状況の分析・評価】

- 既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。
- 「利用者数」「収支」について、毎年度評価を実施していない地域も見られる。

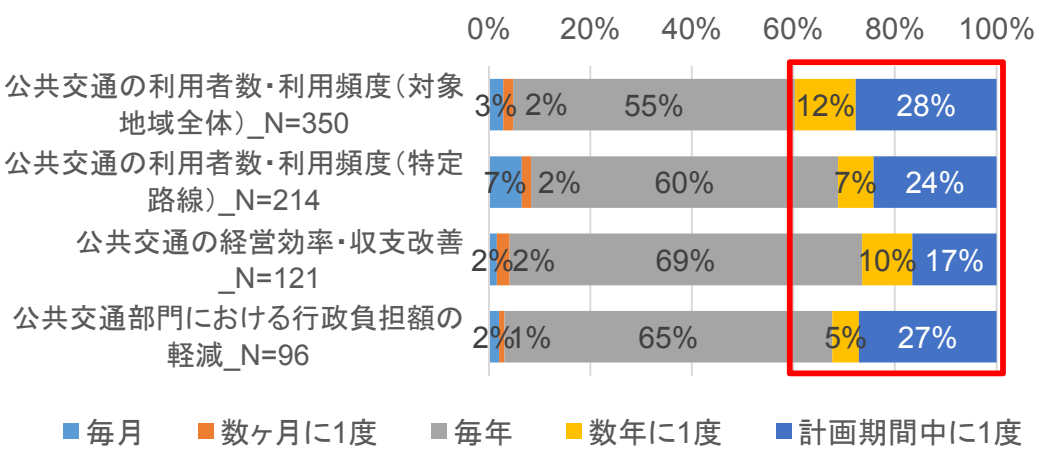
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



「福祉輸送・スクールバス等の実態及び多様な輸送モードの連携の確保に向けた施策に関する調査業務 報告書」 (令和2年3月 国土交通省関東運輸局交通政策部))

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/kassei_saisei/tyousa/fukusiyuso.html

【調査の目的】

市町村の財政状況が厳しさを増す中、限られた予算の中で様々な地域住民の移動ニーズに対応していくためには、福祉タクシー、福祉有償運送、既存のスクールバスや民間路線バスなど、地域にある多様な輸送モードを有効活用していくことが重要である。

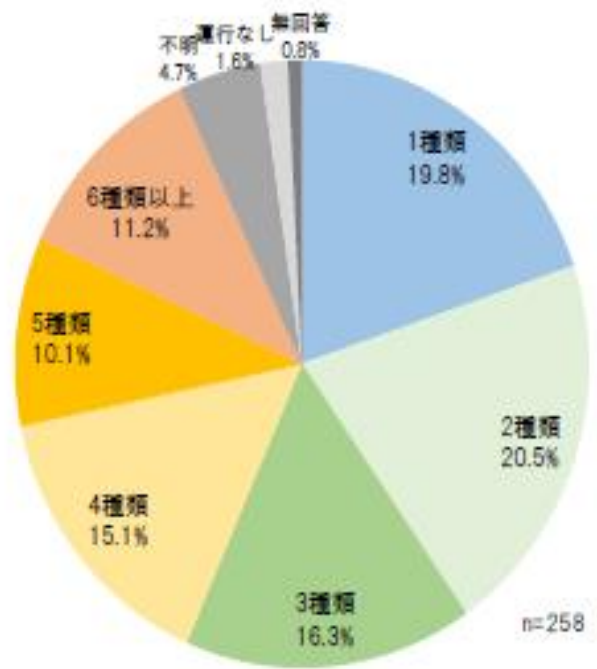
特に、地域住民の移動ニーズに関する傾向として、過疎化や少子高齢化の進展で地域や都市の構造が大きく変化する中で、身体障害者や要介護者など、移動制約者の福祉輸送サービスに対するニーズが高まり、多様化しているとともに、市町村合併や少子化、過疎化の進展により、全国的に学校の統廃合が進む中で、スクールバスの運行が増加してきていることが言える。

こうした背景を踏まえ、管内の福祉輸送やスクールバス等を取り巻く状況等を整理・分析することにより、市町村や都県において、既存の様々な交通資源を有効活用するための庁内横断的な取組を促し、もって、地域住民の移動手段確保に向けた公共交通施策の効率的な遂行に資することを目的とする。

【Q1-1 多様な輸送モードの運行状況】

質問対象：全市町村
現在、貴市町村内において、4条バス以外の「多様な輸送モード」が運行されているかご存知ですか。

1) 市町村が運行を把握している多様な輸送モードの数
アンケートの質問対象とした交通モードのうち、「多様な輸送モード」に当てはまる15種類のモードの運行状況の把握の有無を質問したところ、9割以上の市町村が、1種類以上の「多様な輸送モード」が運行されていることを把握していた。
一方で、全てのモードについて「不明」と回答した市町村も4.7%あった。
半数以上の市町村が1～3種類の運行を把握しているが、6種類以上の把握も11.2%あり、最も多いのは10種類の把握であった。



【Q1-2 4条バスとの重複の有無】

質問対象：「多様な輸送モード」の運行を1モード以上把握している市町村（以下共通）
貴市町村内で、4条バスと「多様な輸送モード」が重複して運行されている区間またはエリアはありますか。

【Q1-3 交通空白地での運行の有無】

貴市町村内の交通空白地で、「多様な輸送モード」が運行されている区間またはエリアはありますか。

【Q1-4 効率性等の課題認識】

4条バスと「多様な輸送モード」の重複運行、または交通空白地における「多様な輸送モード」の運行は、貴市町村にとって、効率性等の面から課題だとお考えですか。

① 大分類によるモードと4条バスとのルート重複等
「スクールバス」と「送迎バス」は、4条バスとのルート重複が「ある」という回答の割合が高く、運行効率性の課題認識も「課題だと思う」という回答の割合が比較的高い。
運行効率性の課題認識について、不特定多数の利用があると考えられる「空白地有償運送」や「自治体が運行する無料バス」は「課題だと思う」という回答の割合が高い一方、利用者や利用目的が限定されていると考えられる「福祉有償運送」は15.7%と割合が低い。

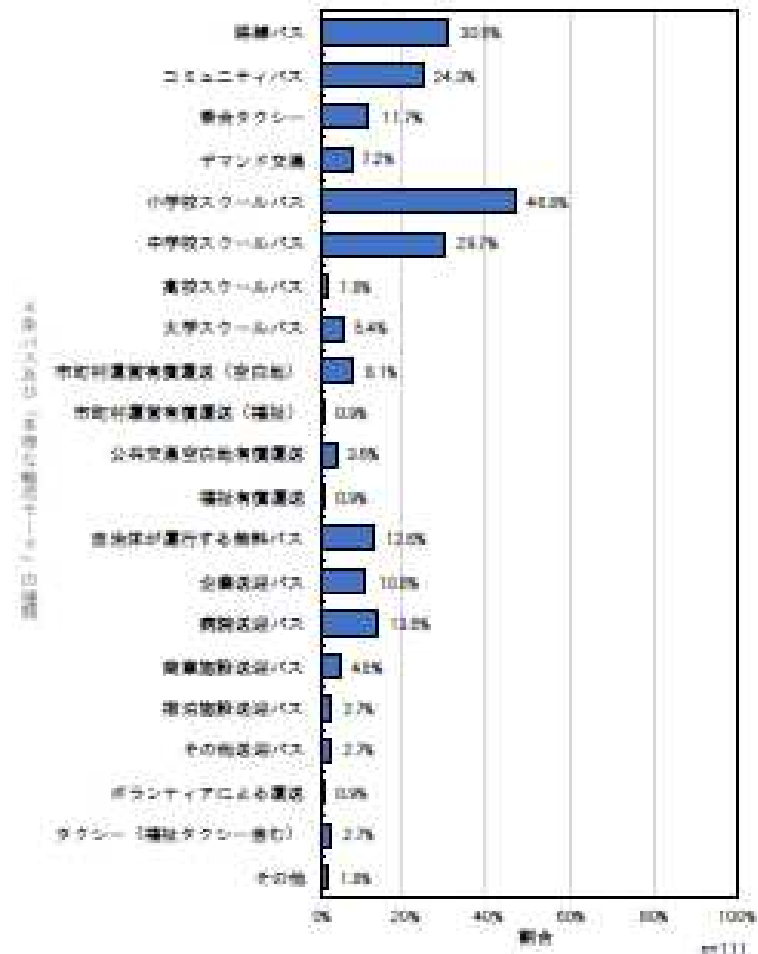
表 3-5 4条バスと「多様な輸送モード」のルート重複と交通空白地での運行有無、及び運行効率性の課題認識（大分類）

「多様な輸送モード」の 種類	有償運送の有無と運行状況		
	Q1-2 4条バスとのルート重複の有無	Q1-3 交通空白地での運行の有無	Q1-4 運行効率性の課題認識の有無
	4条バスとのルート重複がある	交通空白地での運行がある	1回4条バスと1モード（重複または空白地での運行）がある市町村がある市町村
スクールバス	71.0% (n=145)	51.7% (n=145)	49.0% (n=145)
送迎バス	48.0% (n=47)	60.0% (n=44)	58.0% (n=32)
福祉有償運送	58.0% (n=128)	64.0% (n=128)	15.7% (n=128)
自治体の運行する無料バス	46.0% (n=62)	46.0% (n=62)	58.0% (n=42)
企業等の運行する無料バス	66.0% (n=22)	41.0% (n=10)	44.0% (n=77)
タクシー等による運行	58.0% (n=26)	47.0% (n=24)	27.0% (n=12)
その他	67.7% (n=26)	58.0% (n=22)	35.0% (n=15)

【Q2-1 連携の対象としたモード】

質問対象：取組の検討または実施実績がある市町村
どのようなモードを対象に、取組を検討または実施しましたか。

取組の対象としたモードを小分類で見ると、スクールバスの中では「小学校スクールバス」が48.8%、「中学校スクールバス」が29.7%と割合が高い一方、「高校スクールバス」は1.8%、「大学スクールバス」は5.4%と、割合が低い。
送迎バスの中では「企業送迎バス」と「病院送迎バス」の割合が、「商業施設送迎バス」と「宿泊施設送迎バス」と比較して高い。



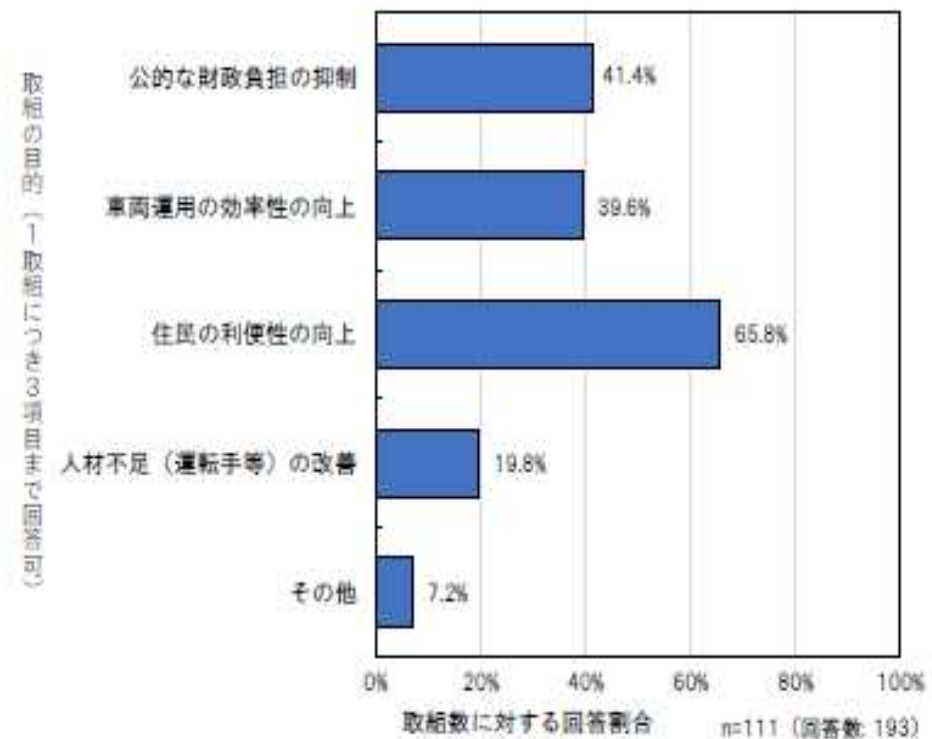
【Q2-3 取組の目的】

質問対象：取組の検討または実施実績がある市町村
取組を検討または実施した目的は何ですか。(複数回答可)

(1) 全体傾向

全体傾向として、82市町村111取組の目的を見ると、「住民の利便性の向上」が65.8%と最も多く、次いで「公的な財政負担の抑制」は41.4%、「車両運用の効率性の向上」は39.6%の順となっている。一方、「人材不足(運転手等)の改善」は19.8%と、他の項目よりも比較的割合が低い。

「その他」では、「交通不便地域の交通手段の確保」に関する回答が多く寄せられた。



【取組事例：千葉県船橋市】 自動車教習所送迎バスの混乗化・福祉施設送迎バス車両の間合い利用

- 船橋市では、交通不便地域における高齢者等の移動支援を目的に、「高齢者支援協力バス」事業として、
- ・ 民間の自動車教習所が運行する送迎バスへの地域住民の混乗化（自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業）
 - ・ 市が管轄する老人福祉センターが運行する送迎バスの空き時間における車両の間合い利用（老人福祉センター送迎バス活用事業）
- を実施している。

表 4-3-6 運行の現状

	自動車学校・自動車教習所 送迎バス活用事業	老人福祉センター 送迎バス活用事業
内容	自動車教習所送迎バスへの混乗化	老人福祉センター送迎バスの車 両の間合い利用
運行主体	・ 船橋市 ・ 自動車教習所運営事業者	・ 船橋市 ・ 老人福祉センター指定管理 者
根拠としている 法令等	なし（法令等によらない無償運送）	
運行エリア	市内の交通不便地域 （事業開始時、バス 80 本/日本橋、鉄道駅・バス停留所 300m 圏外、 市内他地域と比較して高齢化率が高い地域と定義）	
運行頻度	1 日あたり数本程度～昼間 1 時間あたり 1 本程度	
利用者数 （H30 年度）	8,366 人（4 施設 6 路線計） ¹⁸	14,525 人（4 施設 12 路線計） ¹⁹
利用方法	・ あらかじめ市に利用登録し、乗車時は「バスカード」を提示する。 ・ 乗降は、あらかじめ定められた乗降地点に限る。	
利用対象者	・ 船橋市内在住の満 65 歳以上で、原則として車両に単独で乗降できる 者に限る。 （老人福祉センターの送迎バスのみ、利用者 1 名につき介助者 1 名の同 乗を認める。）	
利用者の支払額	無料	
費用負担 （平成 30 年度）	船 橋 市：事務経費、保険料等 662 千円 協力事業者：運行経費 （人件費、車両管理費、燃料費等）	船橋市：運行経費、施設管理委 託費（4 施設計） 9,353 千円
取組実施の主な 目的	・ 交通不便地域の解消 ・ 高齢者の移動支援	
運行開始時期	平成 16 年度	平成 16 年度（西、北） 平成 17 年度（東、中央）

表 4-3-8 運行の関係者と費用負担、役割（自動車学校・自動車教習所送迎バス活用事業）

関係者	費用負担	役割
船橋市 道路計画課交通政策係	・ 乗降時の傷害に係る保険 料	・ 事業全体の統括 ・ 利用申込の受付、バスカ ードの発行
自動車教習所 運営事業者 （3 事業者）	・ 運行に係る費用 （人件費、車両管理費、 燃料費、保険料等）	・ バスの運行
利用者	・ （無償）	

表 4-3-9 運行の関係者と費用負担、役割（老人福祉センター送迎バス活用事業）

関係者	費用負担	役割
船橋市 道路計画課交通政策係	・ 交通不便地域支援事業 費、送迎バス活用事業費 （人件費、燃料費等）	・ 事業全体の統括 ・ 利用申込の受付、バスカ ードの発行
船橋市 高齢者福祉課	・ 施設管理委託費 （送迎バスの車両管理費、 車両保険料等を含む）	・ 老人福祉センターの管轄 ・ 指定管理者の監督
老人福祉センター 指定管理者 （4 事業者）	・ （無償）	・ バスの運行
（利用者）	・ （無償）	

実施にあたり生じた課題と解決のための工夫

表 4-4-0 主な課題と解決のために工夫したこと

区分	対象	課題	課題を解決するために工夫したこと
①費用面	老人福祉センター送迎バス	・市内における、間合い利用時の費用負担のあり方の明確化	・間合い利用で発生する費用は、高齢者福祉課は負担せず、道路計画課交通政策係が負担することとした。
	自動車教習所送迎バス	・路線バスとの重複運行に関する事業者との合意形成	・バス事業者への説明を実施し、重複区間のみの利用は不可とした。
	老人福祉センター送迎バス	・私有地に設置する停留所の地権者との合意形成	・各保有者と個別に協議を実施した。
③運用面	老人福祉センター送迎バス	・車両の稼働範囲が限られる中での運行ルートの設定方針	・各老人福祉センターの指定管理者との調整を実施した。

- 老人福祉センターの送迎バスの運行に係る費用について、車両の間合い利用に係る費用負担のあり方を明確化する必要があったため、高齢福祉課とも協議の上、間合い利用で新たに発生する費用については、人件費、燃料費等の実費分を道路計画課交通政策係で拠出することで合意した。
- 自動車教習所送迎バス、老人福祉センターバスとも、鉄道駅周辺等で路線バスとの重複区間が生じるため、バス事業者との合意形成が必要であったが、既存公共交通機関と重複する区間のみ利用不可とし、公共交通の利用を呼びかけることで合意を得た。

利用状況の推移



図 4-3-4 「高齢者支援協力バス」の年度別利用者数（平成16～20年度）

今後の展望

- 船橋市では、令和3年度に「地域公共交通網形成計画」の策定を予定しており、令和2年3月現在、策定に向けた検討を実施している。
- この中で、高齢者移動支援事業についても、交通が不便な状況が解消できない地域における代替施策の一つとして位置付けることを検討している。

バリアフリー法におけるマスタープラン・基本構想について



国土交通省 関東運輸局
交通政策部

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

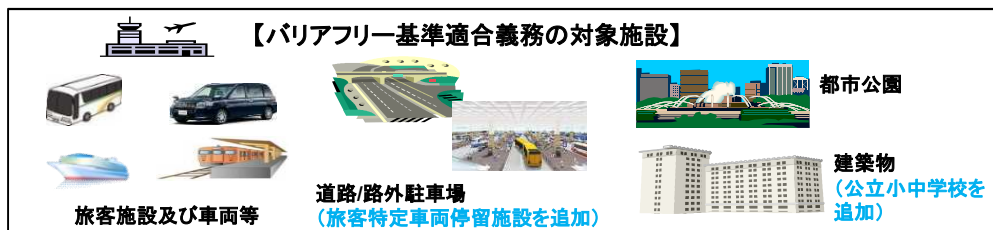
1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 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
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- その他移動等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

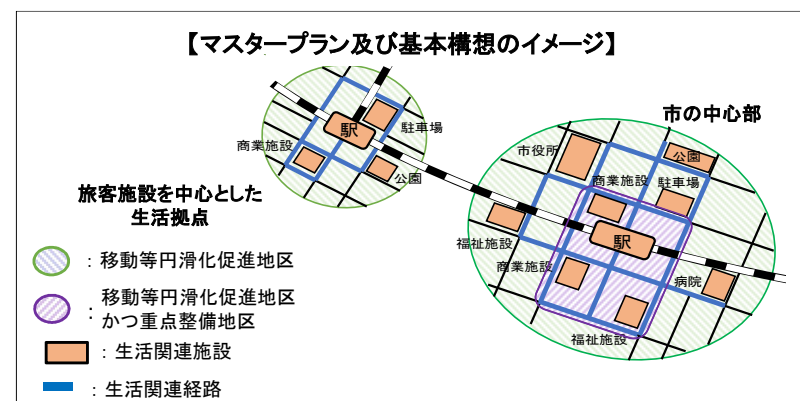
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- 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
- 公共交通事業者等に対し、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

- ・市町村が作成する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各特定事業及び「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ることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体の事業について位置づけることは不要)
- ・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)

バリアフリーのまちづくりに向けた地域連携強化に関する制度のイメージ

■移動等円滑化促進方針制度

協議会等を用いた移動等円滑化促進方針作成に係る協議【§24の4】



市町村による移動等円滑化促進方針の作成（努力義務）【§24の2】
（移動等円滑化促進地区の指定）

- 市町村全体の方針を示す場合を想定（地区単位での作成も可）、バリアフリー化の方向性を示す（具体事業を位置づけることは不要）
- 生活関連施設を取り巻く徒歩圏等である地区を対象
- まちづくり（都市マス・公共交通網）との連携確保【§24の2⑤】
- 都道府県による支援【§24の2⑨】
- 下記の取組を実施

○交通結節点における施設間連携を誘導【§24の6】

旅客施設等の新設等に係る事前届出（義務）



市町村による要請等

○市町村によるバリアフリーマップの作成促進
【§24の2④、§24の7、§24の8】

市町村による移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供
（任意記載事項）



市町村の求めに応じた施設設置管理者による情報提供
（義務又は努力義務）

■基本構想制度

協議会等を用いた基本構想作成に係る協議【§26】



市町村による基本構想の作成（努力義務）【§25】
（重点整備地区の指定）

- 地区単位での作成を想定、バリアフリー化の具体事業を示す（具体事業を位置づけることが必要）
- 生活関連施設を取り巻く徒歩圏等である地区を対象
- まちづくり（都市マス・公共交通網）との連携確保
- 都道府県による支援
- 下記の取組を実施

○既存施設を含めた各施設のバリアフリー化の実施【§28～§38】

個別計画作成・特定事業実施（義務）



- 旅客施設、道路、路外駐車場、都市公園、建築物、交通安全施設のバリアフリー化

市町村による実施要請、大臣等による実施勧告等

○市町村によるバリアフリーマップの作成促進

市町村による移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供
（任意記載事項）



市町村の求めに応じた施設設置管理者による情報提供
（義務又は努力義務）

概ね5年毎の評価・見直し

移動等円滑化促進方針(マスタープラン)とは

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積している地区において、市町村が面的・一体的なバリアフリー化の方針を示すもの。
具体的な事業化の動きがなくても、市町村全域にわたる方針を示すなど、地域におけるバリアフリー化の考え方を共有することが可能。

○ 移動等円滑化に係る基本的な方針

- マスタープランの位置づけ、マスタープラン作成の背景、移動等円滑化促進地区の特性、マスタープランの計画期間等を記載。

◎ 移動等円滑化促進地区

● 移動等円滑化促進地区の位置・区域

- 移動等円滑化促進地区の位置、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

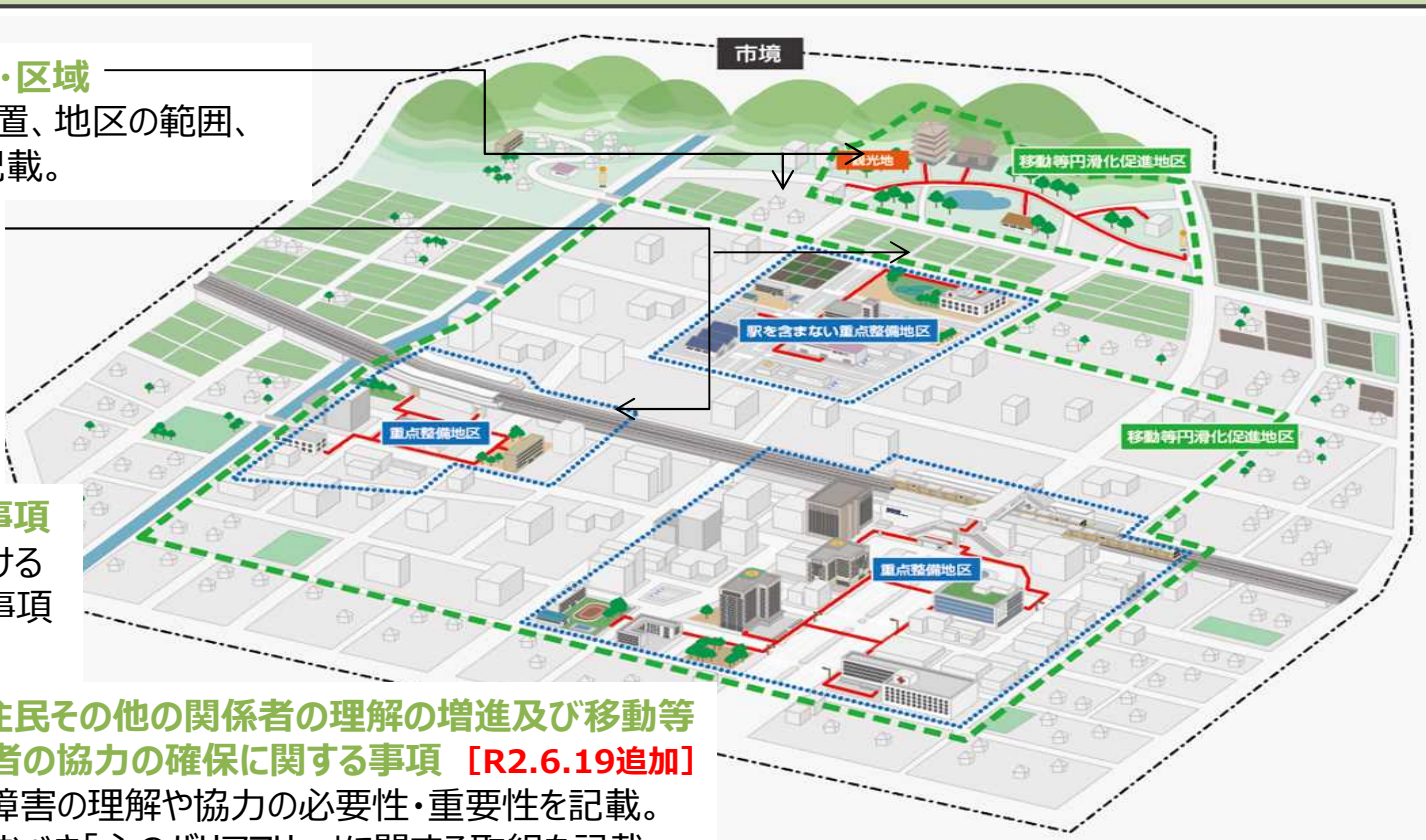
- 生活関連施設、生活関連経路を位置づけ。
- 生活関連施設、生活関連経路に関するバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 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におけるバリアフリー化の促進に関する事項を記載。

● 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 **[R2.6.19追加]**

- 住民その他の関係者における障害の理解や協力の必要性・重要性を記載。
- 住民その他の関係者が取り組むべき「心のバリアフリー」に関する取組を記載。



◎ 行為の届出に関する事項

- 旅客施設、道路の新設等の際に届け出る事項を記載。

○ 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。

移動等円滑化促進方針(マスタープラン)作成のメリット

○ 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。

○ 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。

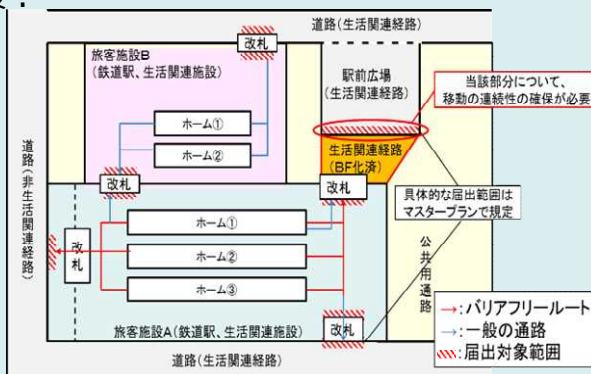
届出対象範囲 以下の施設間の出入口部分が対象

● 生活関連施設である旅客施設：

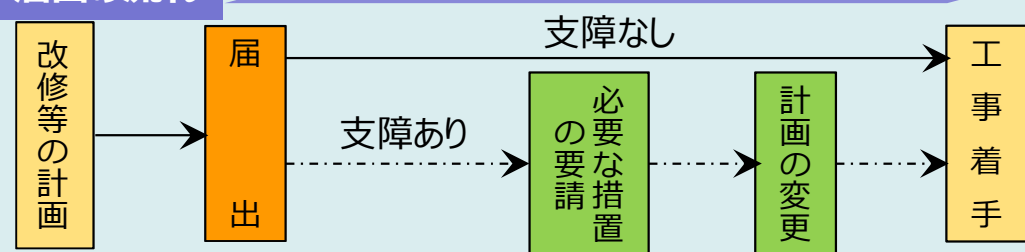
- 他の生活関連旅客施設
- 生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設

● 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



○ 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。

バリアフリー基本構想とは

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づけた計画**。
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。

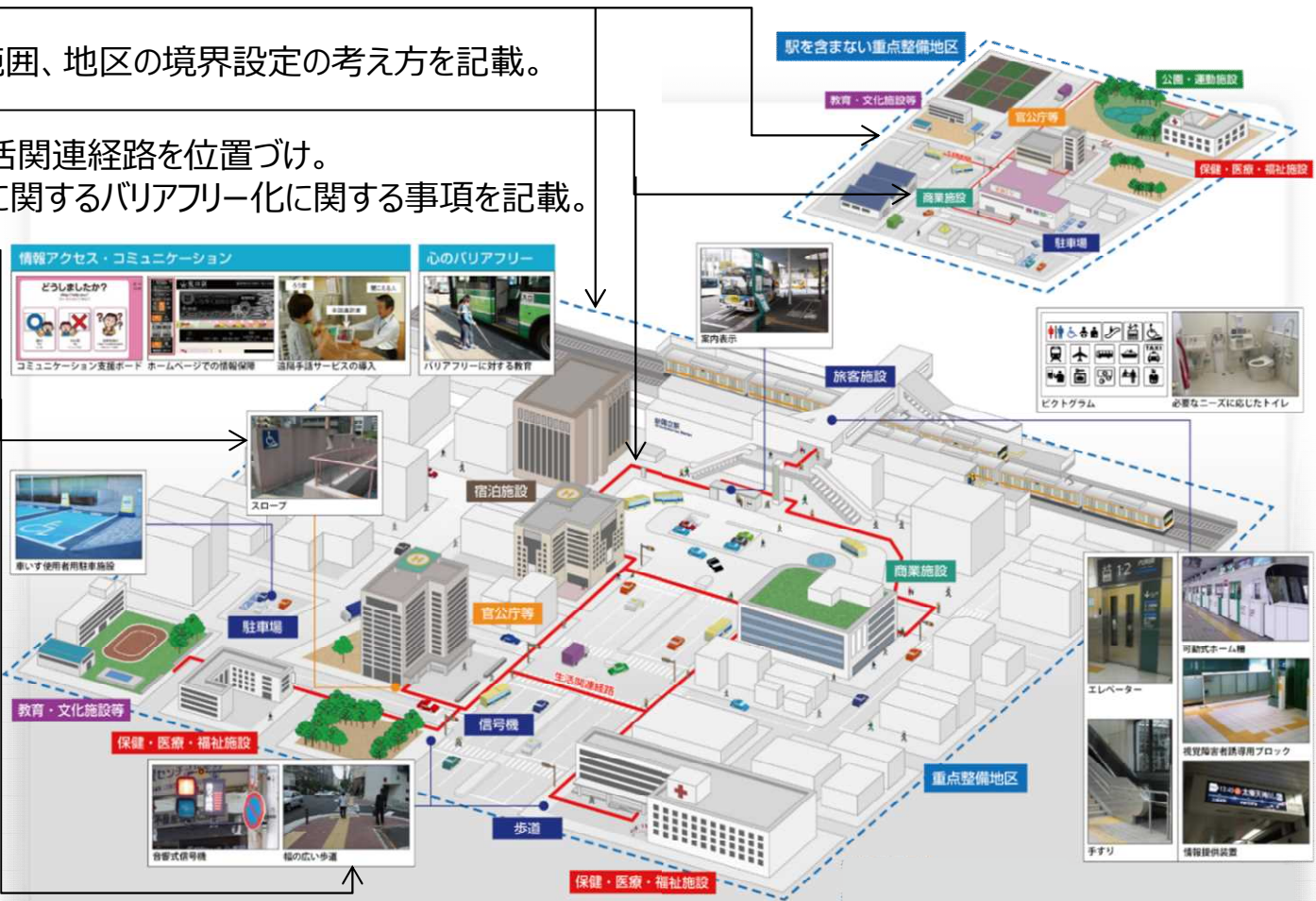
☆ 市街地開発事業との調整

☆ 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



バリアフリー基本構想作成のメリット

○ 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。

○ 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

- ・ 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））

対象事業

（総務省作成資料より）

- 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>

- ・ …車いす利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

<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施設の整備、観光施設等における洋式トイレの整備 等

【事業イメージ】



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）



多目的トイレの整備
事業費：400万円程度



出入口の段差解消
事業費：30万円程度

○ 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。

○ バリアフリーマップ作成の円滑化

- ・ 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。

対象施設

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

○ 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

- ・ 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。

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）に基づく移動等円滑化促進方針及び基本構想（※）の策定に要する経費を支援。

※ 公共交通特定事業（ハード整備）と併せて「心のバリアフリー」に関する事業（ソフト事業）を基本構想に位置づけ、ハード・ソフト一体となったバリアフリー化を推進する市町村を支援。

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、基本構想策定事業）

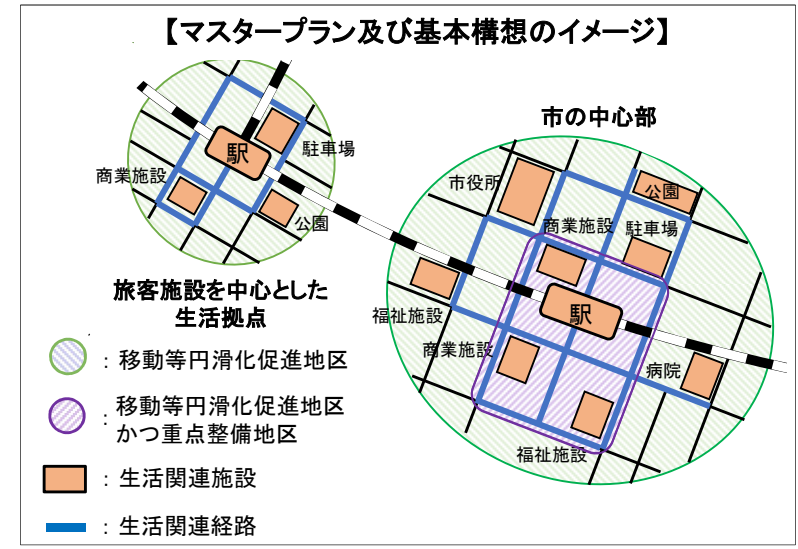
○補助対象者：市町村（ただし、バリアフリー法第24条の4第1項又は第26条第1項に規定する協議会の構成員）

○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又は基本構想（※）の策定に必要な経費

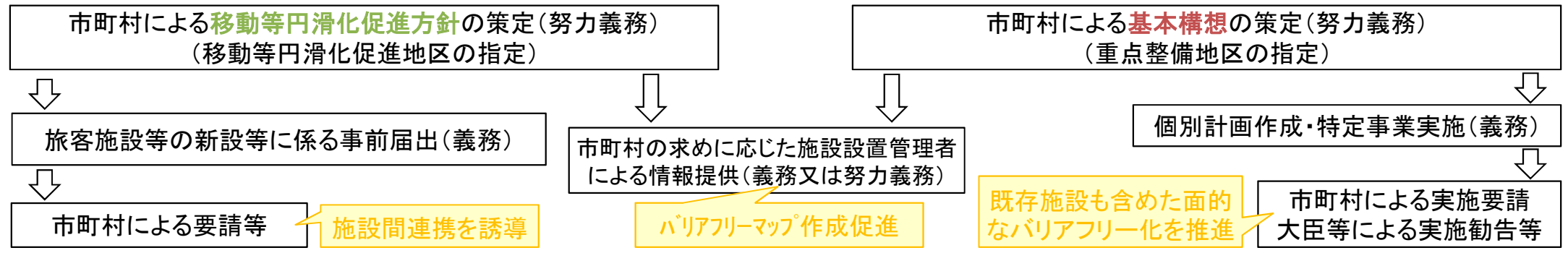
- ・協議会開催等の事務費
- ・住民・利用者アンケートの実施費用
- ・短期間の実証調査のための費用等
- ・地域のデータの収集・分析の費用
- ・専門家の招聘費用

※基本構想については、公共交通特定事業（ホームドアの設置、ノンステップバスの導入等）に加え、「心のバリアフリー」に関する具体的な事業（公共交通の利用疑似体験等）を位置づけ、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化を目指すものに限る。

○補助率：1／2（上限500万円）



＜移動等円滑化促進方針・基本構想制度の概要＞



＜参考資料＞

- 『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』 : http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html
- 『交付要綱・実施要領』 : http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

- バリアフリー法に基づくマスタープラン・基本構想策定、バリアフリー教室の実施に係る相談等は、以下の窓口にご連絡ください。

関東運輸局 交通政策部 消費者行政・情報課

045-211-7268