

藤沢市

道路の移動等円滑化整備
ガイドライン

平成25年8月
土木部 道路整備課

はじめに

このガイドラインは、平成 23 年度に実施した、藤沢駅周辺、湘南台駅周辺地区の移動円滑化事業事後検証の結果を踏まえ、視覚障がい者、車いす使用者、ベビーカー使用者、高齢者、幼児を持つ保護者等に対するヒアリングを基に作成したものである。

現在、本市では「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」を指針とし、道路改良等の設計を行っているが、利用者へのヒアリング、現地調査を行ったところ、ガイドラインには記載されていない様々な問題点が明らかになったものである。

このため、本市の統一した指針を設けることで、視覚障がい者のみならず、すべての人にやさしい道路づくりを進める一環となるよう、本ガイドラインを作成したものである。

目 次

1. 歩道の構造	3
2. 歩道（有効）幅員を設定する際に考慮すべき施設および事項	6
3. 陥りやすい事例	
(1) 車止め	7
(2) 植栽柵	8
(3) グレーチング	9
(4) 放置自転車	10
(5) 自転車と歩行者の分離	11
(6) 視覚障害者誘導用ブロック	
①視覚障がい者誘導用ブロックとは	12
②視覚障がい者誘導用ブロックの種類	12
③材質について	13
④色彩（輝度）について	15
⑤誘導用ブロックの設置事例	
1) 維持管理について	19
2) 障害物について	20
3) 施設について	23
4) 施工不良	25
5) 設計時の配慮が必要なケース	27
6) エスコートゾーンについて	30
(7) 休憩施設	31
(8) 生活関連施設	32
(9) 生活関連経路	33
(10) 補助施設	35
4. おわりに	36
資料編	
整備基準と解説	37
設計時におけるチェックリスト	48
移動等円滑化の促進に関する基本方針	51
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	70
藤沢市高齢者、障がい者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造 に関する基準を定める条例	110

1. 歩道の構造

○藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例

平成 24 年 12 月 20 日

条例第 21 号

(自転車歩行者道)

第 11 条 自動車の交通量が多い市道(自転車道を設ける市道を除く。)には、自転車歩行者道を市道の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い市道にあつては 4 メートル以上、その他の市道にあつては 3 メートル以上とするものとする。

3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道(以下「横断歩道橋等」という。)又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては 3 メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては 2 メートル、ベンチを設ける場合にあつては 1 メートル、その他の場合にあつては 0.5 メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第 3 種第 5 級又は第 4 種第 4 級の市道にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

4 自転車歩行者道の幅員は、当該市道の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(歩道)

第 12 条 第 4 種(第 4 級を除く。)の市道(自転車歩行者道を設ける市道を除く。)、歩行者の交通量が多い第 3 種(第 5 級を除く。)の市道(自転車歩行者道を設ける市道を除く。)又は自転車道を設ける第 3 種若しくは第 4 種第 4 級の市道には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 第 3 種又は第 4 種第 4 級の市道(自転車歩行者道を設ける市道及び前項に規定する市道を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い市道にあつては 3.5 メートル以上、その他の市道にあつては 2 メートル以上とするものとする。

4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の市道にあつては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

5 歩道の幅員は、当該市道の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

○藤沢市高齢者、障がい者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例

平成24年12月20日
条例第22号

(歩道)

第3条 道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)には、歩道を設けるものとする。

(有効幅員)

第4条 歩道の有効幅員は、藤沢市道構造条例第12条第3項に規定する幅員の値以上とするものとする。

2 自転車歩行者道の有効幅員は、藤沢市道構造条例第11条第2項に規定する幅員の値以上とするものとする。

3 歩道又は自転車歩行者道(以下「歩道等」という。)の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障がい者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(舗装等)

第5条の2 歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

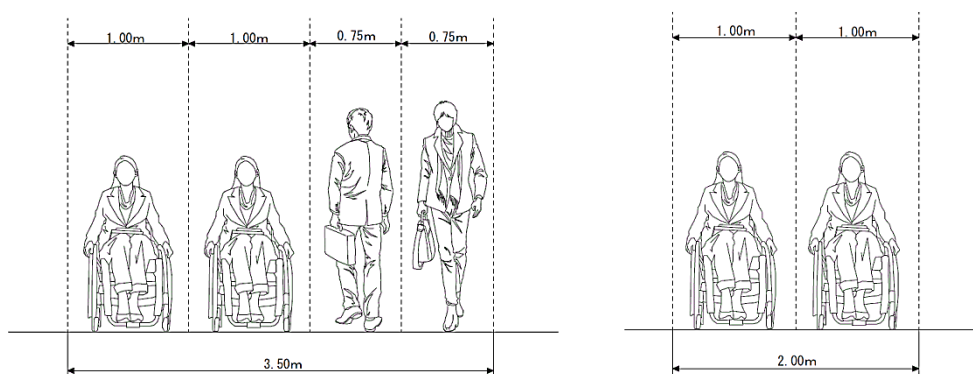
(勾配等)

第6条 歩道等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

2 歩道等(車両乗入れ部を除く。)の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、前条第1項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができる。

バリアフリー歩行空間ネットワークを構成する道路等には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化を図る観点から、原則として車道と分離して歩道を設置しなければならない。すなわち、道路構造条例第12条1項及び第2項の規定にかかわらず、同条第3項に定められた値以上の有効幅員を備えた歩道を設けることが基本となる。具体的に解説すると、バリアフリー化を図る道路については、高齢者、障がい者等の移動等円滑化を図るために、車いす使用者がいつでもすれ違える幅員を確保しなければならない。このため、歩道上の路上施設又は占用物件の設置に必要な幅員、歩行者が通行可能な幅員として、歩行者の交通量の多い歩道においては3.5m、その他の歩道においては2mをそれぞれ最小値として、それ以上の幅員を確保しなければならない。ただし、自転車歩行者道の運用を行っている道路にあっては、歩行者と少数の自転車が混在して通行する場合を想定し、この状態において歩行者と自転車又は自転車同士が安全にすれ違いや追い越しができるように定めているため、自転車歩行者道をもって代えることができるとしている。また、有効幅員はできるだけ連続して幅広く確保するとともに、植樹ますや車止め等は通行の支障とならないよう設置することが望ましい。

歩道幅員の考え方



3. 歩道（有効）幅員を設定する際に考慮すべき施設及び事項

名称	幅	奥行	高さ
ベビーカー	50cm 程度	65cm 程度	95cm 程度
ショッピングカート	50cm 程度	60~65cm 程度	80~90cm 程度
シニアカー	70cm 程度	120cm 程度	109cm 以下
車いす	70cm 以下	120cm 以下	109cm 以下
電動車いす	70cm 以下	120cm 以下	109cm 以下

名称	最低動作必要幅	望ましい必要幅
ベビーカー	60cm	70cm
ショッピングカート	60cm	70cm
シニアカー	80cm	90cm
車いす	80cm	90cm
電動車いす	80cm	90cm
松葉杖使用者（両側）	120cm	
松葉杖使用者（片側）	90cm	
杖（ステッキ）使用者	90cm	
白杖使用者	120cm	
視覚障がい者と盲導犬	90cm	

※表の寸法は、神奈川県発行の「みんなのバリアフリーまちづくり整備ガイドブック」から抜粋したもの。ベビーカー、ショッピングカート、シニアカーの最低動作必要幅については、車いすに準拠し、寸法幅の+10cmとした。

4. 陥りやすい事例

(1) 車止め

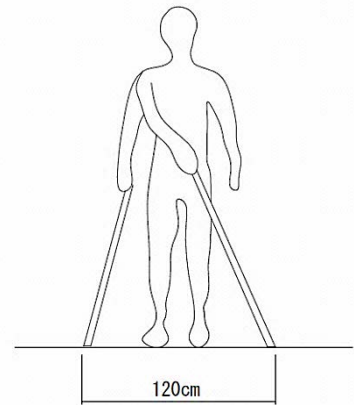


改善案



このケースは民地からの車両出入り口があるため車両の進入防止のために設置されている車止めであるが、視覚障がい者はブロック上を歩く場合、ブロックの側面を歩く場合と様々である、また、左右どちら側に歩くことも想定されるため、視覚障がい者の通行スペースに配慮する必要がある。

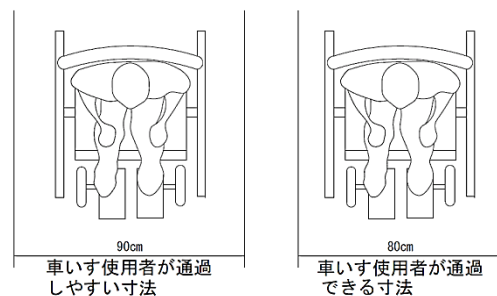
白杖使用者の歩行に必要な幅員



改善案



このケースは、スロープの入り口に設置されている支柱であるが、車いす利用者は階段を利用することができないため、スロープの出入りでは車いすが円滑に通行できる1m程度の空間を確保する必要がある



(2) 植栽柵



同一路線で植栽柵の統一が図られていないケース

改善案



利用していない植栽柵は埋め戻す等の措置をして、幅員の確保を行う必要がある。

歩道幅員が狭い路線での街路樹は、植栽が歩行の支障になることも考えられるので、植栽帯の必要性については各路線で検討が必要である。また、利用していない植栽柵は放置せずに舗装するなどの検討が必要である。

(3) グレーチング



誘導用ブロック上の側溝ではないが、バリアフリー化経路に隣接している側溝については、細目にする検討は必要である。

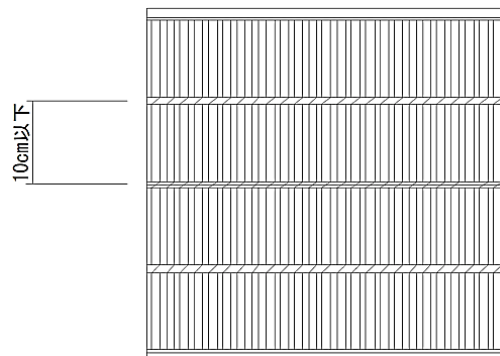


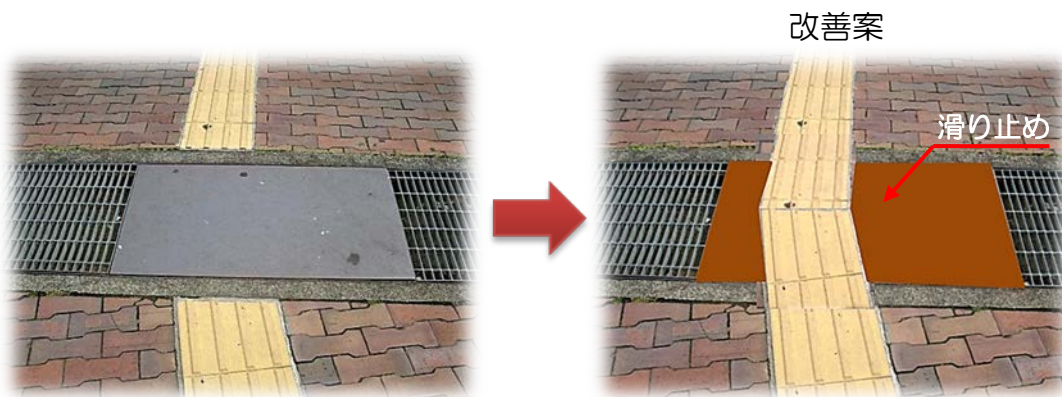
改善案



改善案

横断歩道付近に設置されている側溝であるが、この場合誘導ブロックが側溝に向かって設置されているため、危険である。横断歩道への誘導は横断歩道の中心が原則であるが、このようなケースの場合、側溝の移設、もしくは側溝を細目化するなどの配慮が必要である。





誘導用ブロックが側溝を横断するため、鉄板を設置してある事例だが、滑り止め等の措置が施されていないため、雨天時などは危険である。

(4) 放置自転車



このケースは日常的に自動二輪車が駐車しているため、誘導用ブロックの機能が損なわれているケースである。



放置自転車対策のための路面シートであるが、劣化して判読不明になっている、本来の機能を果たしていないばかりか、弱視の方の支障になるケースである。

放置自転車については、利用者のマナーや施設管理者の理解と協力が不可欠であるが、工事を行う際には、工事のお知らせや工事説明会などで視覚障がい者誘導用ブロックの意味や必要性などを理解してもらうための対策を検討する必要がある。

(5) 自転車と歩行者の分離



広幅員の歩道に自転車通行部分の指定を行っているケースであるが、明示不足のため、利用者に認識されていない。舗装色についても同系の色彩であるため、視覚的な区別も困難である。



誘導用ブロックが歩道の中心に設置されているケース。設置の際には歩行者、自転車、車いす等が通行することを想定して位置を検討する必要がある。自転車の通行部分の指定がされていない場合、高齢者等の自転車利用者は車道の左側を走行することになるため、視覚障がい者と接触する危険性がある。

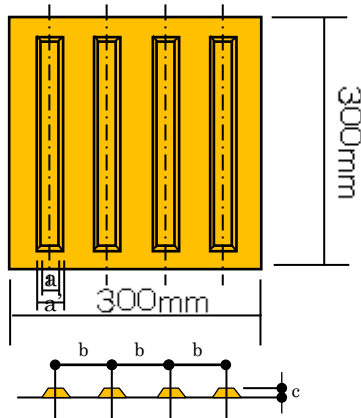
歩行者、自転車、自動車については完全分離が望ましい形態であるが、限られた道路幅員の中では困難なケースが多いのが実情である。しかし、その際には誘導用ブロックの設置位置などを工夫し安全確保を図ることが必要である。

(6) 視覚障がい者誘導用ブロック

① 視覚障がい者誘導用ブロックとは

視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がい者が通常の歩行状態において、主に足の裏の触感覚でその存在及び大まかな形状を確認できるような突起を表面につけたブロックであり、道路及び沿道に関してある程度の情報を持って道路を歩行中の視覚障がい者に、より正確な歩行位置と歩行方向を案内するための施設である。※視覚障がい者誘導用ブロック設置指針から抜粋

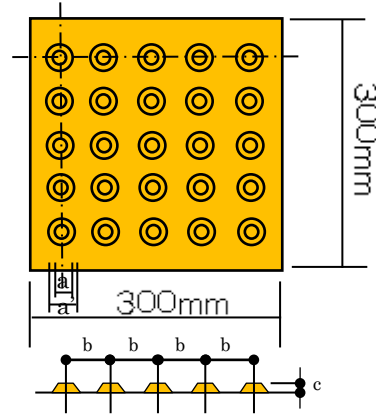
② 視覚障がい者誘導用ブロックの種類



●線状ブロック (誘導用ブロック)

視覚障がい者に移動方向を示すために路面に敷設されるブロック。平行する線状の突起をその表面につけたブロックで、線状の突起の長手方向が移動方向を示す。

記号	寸法	許容差
a	17	+1.5 0
a'	a+10	
b	75	+1 0
c	5	



●点状ブロック (警告ブロック)

視覚障がい者に対し段差の存在等の警告又は注意を喚起する位置を示すために敷設されるブロックであって、点状の突起をその表面につけたブロック。

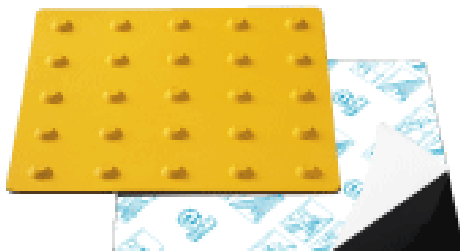
記号	寸法	許容差
a	12	+1.5 0
a'	a+10	
b	55~60	+1 0
c	5	

③ 材質について



●コンクリートブロックタイプ

耐摩耗性、耐熱性に優れ変色が起こりにくいことが長所であるが、施工には掘削などが必要になるため、施工性では他の工法と比較すると劣る。また、タイル地については、ブロックの厚みを確保できることが条件となる。



●合成ゴムタイプ

施工性、経済性に優れているが滑り抵抗性が低いため、選定には注意が必要である。また、貼り付けタイプであるため、タイル地などは剥がれやすい。



●アクリル系樹脂製現場成形タイプ（貼付式）

耐摩耗性、耐熱性、施工性に優れている、また、タイル地の施工も可能であるため現場適応性にも優れている。ただし、工場成形タイプと比較すると、品質のばらつきが懸念される。



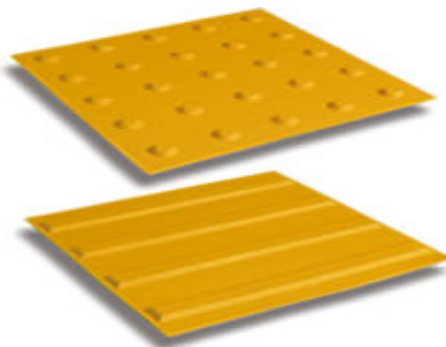
●アクリル系樹脂製現場成形タイプ（型枠式）

耐摩耗性、耐熱性、施工性に優れている、また、タイル地の施工も可能であるため現場適応性にも優れている。ただし、工場成形タイプと比較すると、品質のばらつきが懸念される。



●溶融材溶着タイプ

他のタイプに比べ経済性、施工性は最も優れている。ただし、溶融式であるため耐候性は低く、タイル地の施工については剥がれやすくランニングコストがかかってしまう。



●アクリル系樹脂製工場成形タイプ（一体型）

耐摩耗性、耐熱性、施工性に優れている、また、タイル地の施工も可能であるため現場適応性にも優れている。また、工場成形タイプであるため品質のばらつきもない。ただし他の製品と比較すると経済性が低いのが難点。

製品の選定については諸条件を考慮しながら、最も適した製品を選定する必要がある。視覚障がい者のヒアリングでは、同一路線に複数の製品が使用されていることの歩きづらさも指摘されているため、同一路線においては可能な範囲で統一した製品を使用することが望ましい。また、アクリル系、溶融式については、汚れが付着しやすく輝度比の低下が起こりやすいので、定期的な清掃等が必要になることも考慮しなければならない。



アクリル系



アクリル系



コンクリートブロックタイプ

全てH22 施工

④ 色彩（輝度）について

視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする、ただし、インターロッキングブロック等、色彩に配慮した歩道等においては、この限りではない。黄色を基本とするのは、通常のアスファルト舗装との輝度比が確保され、晴眼者には黄色＝誘導用ブロックとの認識が根強いためである。しかし、着色が施された舗装面との輝度比が確保できない場合には、十分に検討を行い輝度比が確保される製品を選定する必要がある。

輝度と輝度比

●輝度 (cd/m²)

ものの明るさを表現したものであり、単位面積あたり、単位立体角あたりの放射エネルギー（発散する光の量）を比視感度（電磁波の波長毎に異なる感度）で計測したもの。

●輝度比

$$\text{輝度比} = \frac{\text{視覚障がい者誘導用ブロックの輝度 (cd/m}^2\text{)}}{\text{舗装路面の輝度 (cd/m}^2\text{)}}$$

（輝度が大きい方を除算するので、ブロックと舗装の輝度比を逆として算出する場合もある。

※輝度比については経年変化によって数値が変化することもあるため施工後も適切な維持管理を行うことが必要である。

※輝度比については、晴天時において、1.5～2.5の組み合わせが、弱視者、晴眼者双方にとって問題ない範囲であるという既存研究「視覚障害者誘導用舗装の現況に関する調査例」等から輝度比2.0程度とした。（道路の移動等円滑化整備ガイドラインより抜粋）



① 輝度比 4.67



② 輝度比 1.17



③ 輝度比 1.69



④ 輝度比 1.39

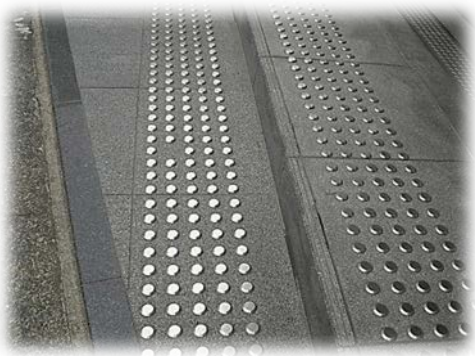
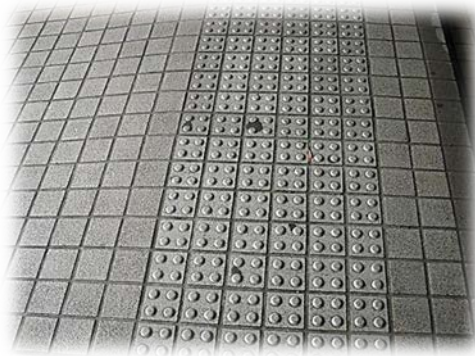


⑤ 輝度比 1.68



⑥ 輝度比 2.49

輝度比は誘導用ブロックの明るさ（明度比）ではなく、舗装（ブロック）との輝度の比である。数値が高いほど弱視の方は誘導用ブロックを判別しやすくなるが、④と⑥とを比較すると晴眼者は④が高輝度と捉える傾向にある、しかし数値は⑥のほうが上である。このため、目視での判断は行わずに必ず測定器（輝度計）を使用して測定する。また、施工時には必ず材料承認願の中で数値を確認するとともに、現地での確認も必ず行う。その際には、設置場所（日陰等）によっても数値のばらつきが見られるので複数個所で測定することが望ましい。



これらのブロックは周辺のブロックとの色彩の調和を図るために使用されたと考えられるが、色の輝度比を頼りに通行する弱視の方には、識別しづらい色使いとなってしまう。また、寸法等の規格についてもJIS規格を満たしておらず、凹凸を頼りに通行する場合にも判別しづらい状況となっている。



このケースも周辺ブロックと調和したブロックを使用している例である。右の写真の赤線で示した個所に誘導用ブロックが設置されているが識別は困難である。また、下図は拡大図であるが、拡大しても判別は困難であり、歩道からの誘導もされていない。



⑤ 誘導用ブロックの設置事例

1) 維持管理について



これは占有者による自費施工で行われたケースであるが、既存の誘導用ブロックとの接続が適切に行われておらず、また、水溜りも確認された。適切な行政指導が必要である。

ブロックタイプは破損などがあつた場合、障がい者だけではなく、健常者にとつても危険である。また、ペイントの剥がれた誘導用ブロック、汚れが目立つ誘導用ブロックについては、弱視の方には必要な機能を果たさなくなるため、定期的にメンテナンスを行う必要がある。

2) 障害物について



施工時にコンクリート蓋から鉄蓋への交換をしなかったため、段差が残ったままになってしまっている。また、マンホール上に誘導を施さなかったため、誘導用ブロックが途切れてしまっているケース。



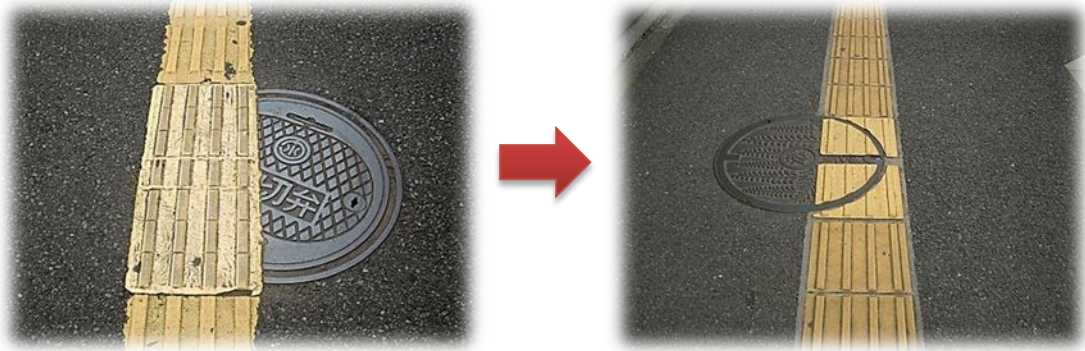
このような事例は稀であるが、マンホール間の誘導用ブロックを障がい者が認識するのは困難である。結果として、2m程度誘導用ブロックが欠損しているのと同様の状況となっている。



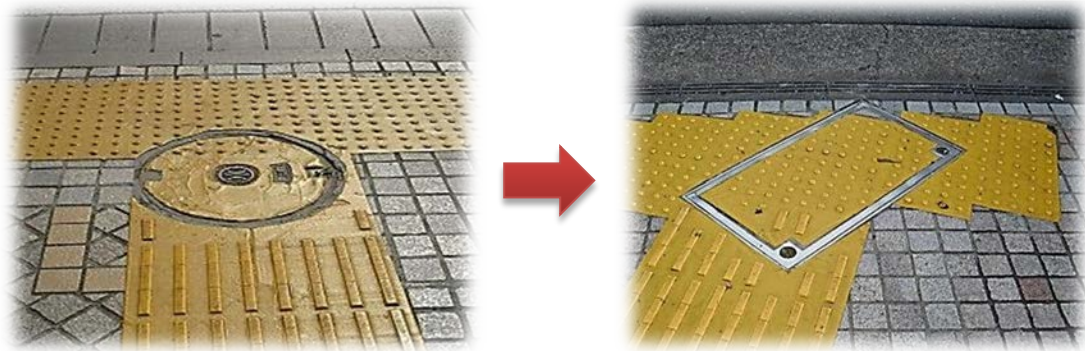
マンホールに誘導を施さなかったケース。このケースの場合、前後の誘導用ブロックの接続も行われていないため、実質、機能が失われているのと同様である。



側溝上に誘導を施さなかったケース。このケースの場合、欠損している延長も長く、また、斜めに設置され段差もあることから、利用者にとっては危険である。



マンホール上の誘導は施されているが、マンホールを塞ぐ形で施工されているため、マンホールの維持管理の支障となってしまう。施工の際には右図のように維持管理に支障をきたさないようにすることが原則である。



このケースの場合マンホール上の措置は施されているが、黄色に着色がされているのみで誘導用の突起が設置されていない。せっかく行った施工も機能を果たし切れていない。施工の際には右図のような措置を行う必要がある。



このケースの場合もマンホール上の措置は施されているが、欠損部の延長が大きく、かつ同様のマンホールが連続して設置されているため、利用者は支障をきたしてしまう。



誘導用ブロックの経路上にマンホールがあったため、マンホールを避けるように設置されているケース。このケースの場合、マンホール上に誘導を施せば直線が保たれたが、結果として利用者に不必要な方向転換を行わせてしまっている。



誘導用ブロックの進行方向に障害物があるために、○印箇所で行っているケース。

改善案



障害物を避けるための対策として上記のような施工を行うことは、誤りではないが、視覚障がい者に必要以上の転回を強いることのないよう、改善案のような直線での施工も検討する必要がある。

3) 施設について



施設内の誘導用ブロックの輝度比が確保されていないケース。このケースの場合歩道からの接続は行われているが、施設内の輝度比が確保されていないため効果が半減してしまっている。



施設の建て替え等により出入り口に変更があったにもかかわらず、撤去されていない誘導用ブロックの事例。このようなケースは庁内の連絡体制の充実、また維持管理部門のパトロールなどで管理の徹底を図るべきである。



トイレの入り口まで誘導用ブロックが設置されているが、障がい者用のトイレまでの誘導がされていない。誘導用ブロックでは男女別の判別はできないので、障がい者用のトイレまで誘導するべきである。



このケースはトイレ入り口までの誘導用ブロックが設置されていないケースである。入り口部については誘導用ブロックが設置されているが、歩道からの誘導がなされていない。



施設内の誘導用ブロックの輝度比が確保されていないケース。このケースの場合歩道からの接続も行われておらず、施設への誘導がされていないのと同じである。



警告ブロックの上にマットを置いているケース。この場合、利用者がドアへ衝突してしまう危険性がある。



エレベータまでの誘導であるが、エレベータの誘導はボタンが設置してある個所までを誘導するべきである。左図の例では、ボタン操作が行えない入り口に誘導してしまっている。

4) 施工不良



改善案

警告ブロックの数が多すぎるケース。これでは、利用者が進むべき方向を理解することが困難になってしまう。



改善案

警告ブロックの数が少なすぎるケース。これでは、警告ブロックを踏み外してしまう可能性がある。警告ブロックは、分岐や一時停止等の意味を持つため、適切な設置が求められる。



多すぎる警告ブロックと少なすぎる警告ブロックの組み合わせ事例。



誘導用ブロックが壁に近接しすぎているケース。右側を歩くことは実質困難であり、また、右側の段差（排水溝）が支障になり危険な状態である。



スロープ出入り口までの誘導はなされているが、スロープ内での誘導がなされていないケース。



単なる歩道の単路部であるが、 unnecessary 警告ブロックが設置されているケース。また、車道方向に設置されているブロックは設置意図が不明である。



駐車場へ誘導しているが、この駐車場は「路外駐車場」ではなく民間企業の駐車場である。民間企業の駐車場であっても、障がい者対応の駐車場が整備されていれば積極的に誘導を行うべきであるが、当該駐車場については障がい者用の対応は図られていないため設置意図が不明である。



改善案



unnecessary 警告ブロックが設置されているケース。

5) 設計時の配慮が必要なケース



横断歩道間にある歩道であり、誘導用ブロック間の接続を検討すべきケース。



同一カ所においては誘導用ブロックは可能な限り同一の材質、同一色で整備することが望ましい。

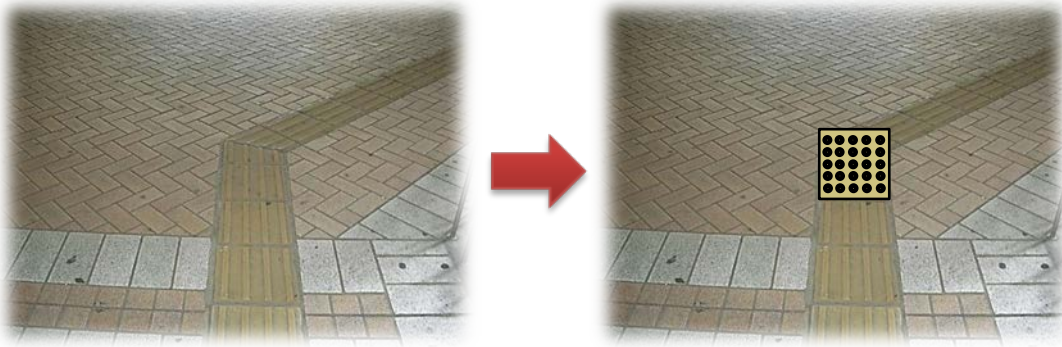


階段と階段を誘導するための誘導ブロック設置を検討すべきケース。



近接している箇所において3種類のブロックを使用しているケース。誘導用ブロックは可能な限り同一の材質、同一色で整備することが望ましい。

改善案



誘導用ブロックの「曲がり」については、概ね135度以下の場合には、警告ブロックを設置することが望ましいとの検証結果があるため、上記のような135度以下の箇所については警告ブロックを設置するべきである。



全国的に多くみられる横断歩道を示すための誘導用ブロックである。誘導用ブロックは施設から施設までの経路を誘導することも大きな目的であるためルート上の誘導用ブロックの設置も検討するべきである。



階段に設置してある手すりに点字案内がされているが、誘導用ブロックでの誘導は1か所のみとなっている。設計者の思想が統一されていないケース。



車止めが多すぎて歩道の有効幅員を侵してしまっているケース。



誘導用ブロックの直線に拘ったため、横断歩道手前で不必要な方向転換を強いられてしまうケース。



壁に接近しすぎている警告ブロック。



誘導用ブロックを横断歩道の中心に設置したことにより、利用者が進入防止策に衝突してしまうケース。

横断歩道への誘導は、横断歩道の中心に誘導することが原則であるが、中心に設置することだけにとらわれてしまうと、上記のような事例に陥ってしまう。上記のケースの場合は侵入防止策を車止めに変更する、また、横断歩道への誘導をずらすなどの対応が必要であったケースである。誘導用ブロックの連続性についても晴眼者には短距離であっても視覚障がい者にとっては、進むべき方向を見失ってしまうことになるので、十分な配慮が必要である。

6) エスコートゾーンについて

エスコートゾーンとは

横断歩道上は視覚障がい者にとって手がかりが少ないため、まっすぐに歩くことは容易ではない。このため、視覚障がい者が横断時に横断方向の手掛かりにするための突起体の列を「エスコートゾーン」という。



藤沢駅南口の駅前広場については、中央の交通島に障がい者用の駐車スペースが設置されているがエレベータ等は設置されておらず、障がい者は横断歩道を渡って駐車スペースを行き来することになる。当該地の横断歩道は延長も長く交通量も多いため安全な横断のためのエスコートゾーンの検討を行う必要がある。

このようにバリアフリー化された経路を結ぶ横断歩道については、エスコートゾーンの設置を検討するべきである。

エスコートゾーンについては、資格障がい者の安全性及び利便性を向上に寄与する反面、騒音やスリップ転倒などの問題にも配慮する必要がある。設置にあたっては交通管理者、周辺住民等との調整が不可欠となるので、この点に注意する必要がある。

(7) 休憩施設



このようなスペースがある場合には休憩施設の設置を検討する。



植栽柵の埋立て箇所であるが、このケースのように、埋立て後も他の占用物件が支障となり、有効幅員確保の効果が期待できない場合には、休憩施設としての利用も検討すべきである。

障がい者等とのヒアリングの中で、要望が多かった施設に休憩施設があった。休憩施設については、休息できる施設として活用できる反面、歩道上の支障物件になってしまうことが懸念される。また、限られた幅員の中では設置可能な路線は限られてしまうが、可能な範囲で設置することが望ましい。

(8). 生活関連施設

表 1 については、藤沢地区と湘南台地区の商店数及び従業者数の推移を示したものである。藤沢地区については、基本構想策定時の平成 14 年から平成 22 年までの 8 年間で商店数で約 19%の減少、従業者数においても約 1.6%の減少となっていることがわかる。湘南台地区については、商店数においてはほぼ横ばいとなっているが、従業者数においては約 11%の増加となっている。

表 1 商店数および従業者数の推移

地区	年度	商店数			従業者数			売場面積
		総数	卸売業	小売業	総数	卸売業	小売業	
藤沢地区	H14	588	120	468	4252	1190	3062	67,110
	H22	474	86	388	4182	795	3387	65,673
	増減	-114	-34	-80	-70	-395	+325	-1,437
湘南台地区	H14	283	41	242	2568	565	2003	30,952
	H22	274	37	237	2852	469	2383	33,693
	増減	-9	-4	-5	+284	-96	+380	+2,741

※藤沢市統計年報から

生活関連施設は、生活関連経路（特定経路）を指定するための重要な施設であり、基本構想を策定する際にどの施設を生活関連施設として位置づけるかがポイントになる。藤沢駅、湘南台駅周辺地区の基本構想については「交通バリアフリー法（以下、旧法）」に基づいた計画であり、旧法においては生活関連施設の位置づけはなく、「主な目的地」として、高齢者、障がい者が多数利用する施設を選定してきたものであるが、現在のバリアフリー法では、高齢者、障がい者等が多く利用する施設を「生活関連施設」として生活関連施設間を結ぶ経路を「生活関連経路」として位置づけ「道路特定事業」の実施を行うものである。

このことから、藤沢駅および湘南台駅周辺の基本構想が策定されてから 8 年が経過し、沿道土地利用も変化を見せているため、生活関連施設となるべく新たな建築物が存在する場合には、積極的に誘導用ブロック等を設置し、また可能な範囲で段差解消や平坦性の確保といったバリアフリー化を図るべきである。

(9). 生活関連経路

表2については、藤沢地区と湘南台地区の65歳以上が占める割合を示したものである。藤沢地区については、基本構想策定時の平成14年当時は高齢者の総数に占める割合は16.6%となっていたものが、平成22年では20.2%まで上昇していることがわかる。65歳以上の平成14年と平成22年を比較しても8年間で約28%の増加となっている。湘南台地区については、平成14年が11.0%、平成22年が15.2%と総数に占める割合は低いもの65歳以上の平成14年と平成22年を比較すると8年間で約59%の増加となっており、地区全体での高齢化が進んでいることがわかる。このことは、湘南台地区を含む北部地区が昭和50年代に急速な宅地化が進んだことが要因として考えられる。

表2 65歳以上の割合

地区	年度	総数	65歳以上	65歳以上割合
藤沢地区	H14	40,604	6,738	16.6%
	H22	42,615	8,650	20.2%
	増減	+2,011	+1,912	+3.6%
湘南台地区	H14	25,281	2,680	11.0%
	H22	28,170	4,272	15.2%
	増減	+2,889	+1,592	+4.2%

※藤沢市統計年報から

表3については、本市の障がい者の推移を示したものである。総人口が平成18年から平成22年まで3.0%の伸び率となっているのに対し、障がい者総数では16.6%の伸び率となっている。障がい者の区分別で見ると、精神障がい者が41.8%と急速に増えていることがわかる。

表3 障がい者の推移

区分	2006年 平成18年	2007年 平成19年	2008年 平成20年	2009年 平成21年	2010年 平成22年	5年間の 伸び率
総人口	396,136	399,503	402,842	405,939	408,161	3.0%
身体障がい者	8,689	8,961	9,228	9,422	9,726	11.9%
知的障がい者	1,717	1,775	1,827	1,970	2,060	20.0%
精神障がい者	1,372	1,514	1,614	1,738	1,945	41.8%
障がい者総数	11,778	12,250	12,669	13,130	13,731	16.6%
障がい者比率	2.97%	3.07%	3.14%	3.23%	3.36%	0.39%

※ふじさわ障がい者計画 2014 から

藤沢駅及び湘南台駅周辺地区については、「交通バリアフリー法」に基づき整備を行ってきたが、現在は「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」が統合された「バリアフリー（新）法」となっている。改正点は多々あるが「(8)生活関連施設」でも触れているように、バリアフリー化経路（旧法は特定経路、新法は生活関連経路）については大きく異なっている点に留意する必要がある。旧法においての特定経路とは特定旅客施設から高齢者、障がい者が多く利用する施設までの経路をさしていたが、新法については、特定旅客施設以外の各施設間の経路もバリアフリー化を図るべき路線となっている、旧法が放射状となっていたものに対し、新法では格子状に整備することが求められている。このことから、今後の重点整備地区内においては経路間のバリアフリー化も検討する必要がある。

また、表2、表3でも示されているとおり、今後も高齢者、障がい者は増加の傾向にあるため、道路構造基準すべてを満たすことができない経路であっても、わかりやすいサイン誘導などを積極的に整備し、バリアフリー化経路のネットワーク化を図ることが望ましい。

(10). 補助施設 (参考)



赤外線などの携帯端末による各種の音声システム
※製品名 ブロックボイス 日本道路株式会社



輝度比対応型視覚障がい者誘導用ブロック
インターロッキング等輝度比を確保することが困難な場合に有効
※株式会社マツオコーポレーション



点字タイル補修シート
経年劣化等による輝度比不足にも有効
※サンコー企画株式会社

4. おわりに

藤沢駅周辺及び湘南台駅周辺の重点整備地区内のバリアフリー化事業については、平成11年施工の湘南台東西大通り線にはじまり、その他の路線についても平成15年を境に着実に整備を進め、平成22年度には整備を完了している。今後は修繕等を行う時期を迎える路線も少なくないが、修繕を行う際には、単なる現況復旧となることのないよう、再度、移動円滑化の視点をもって整備を行う必要がある。また、「藤沢市高齢者、障がい者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例」については最低限守るべき基準を定めたとに過ぎないことを理解し、設計、維持管理を行う際には個々の現場条件、沿道施設状況等を確認しながら、最も適した施工を行う必要がある。路線毎、設計者毎、施工年度毎に設計思想が不統一とならないように取り組むべき必要がある。

整備基準と解説		
整備基準		解説
歩道等を設ける場合は、次に定める構造とすること。		
(1) 有効幅員	<p>1 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い市道にあっては3.5メートル以上、その他の市道にあっては2メートル以上とするものとする。</p> <p>歩道の幅員は、当該市道の歩行者の交通の状況及び高齢者、障がい者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。</p>	<p>有効幅員については、車いす使用者がいつでもすれ違える幅員を確保しなければならない。また、有効幅員はできるだけ連続して幅広く確保するとともに、植樹ますや車止め等は通行の支障とならないよう設置することが望ましい。</p>
(2) 舗装	<p>1 歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>2 歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。</p> <p>3 歩道等に排水溝を設ける場合は、つえ等が落ち込まない構造の溝蓋を設けるものとする。</p>	<p>歩行者が円滑に通行するためには、通行する路面が平たんで、雨天時においても水たまりがないことが必要となる。そのため、歩道等の雨水を円滑に路面下に浸透させることができる構造としなければならない。</p> <p>また、歩行中のつまずきや滑りによるふらつきや転倒を防止する観点から、路面を平たんかつ滑りにくい仕上げとしなければならない。特にインターロッキングブロックの使用には目地等の段差、がたつきなどに配慮する必要がある。</p>
(3) 縦断勾配	<p>歩道等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。</p>	<p>地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、車道の縦断勾配が急な場合や、地下埋設物等の影響等の問題により5%以下でのすりつけが困難な場合をいう。</p>

<p>(4) 横断勾配</p>	<p>歩道等(車両乗入れ部を除く。)の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができる。</p>	<p>横断勾配は、車いす使用者の走行、乳母車や歩行器での歩行、高齢者等に配慮して可能な限り小さくする必要がある。なお、縦断勾配を設ける箇所は歩道の雨水等は縦断勾配により問題なく排水されることから、横断勾配は設けないものとする。</p>
<p>(5) すりつけ勾配</p>	<p>1 歩道等のすりつけ勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。</p> <p>2 歩道等のすりつけ区間と車道と接する部分の間には、長さ1.5メートル以上の水平区間を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p>	<p>すりつけ勾配とは、横断歩道箇所等に接続する歩道等の部分及び車両乗入れ部において、歩行者等及び車両の安全かつ円滑な通行を確保するため、段差をすりつけた部分の勾配をいう。</p>
<p>(6) 歩道等と車道等の分離</p>	<p>歩道等には、車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩(以下「車道等」という。)又は自転車道に接続して縁石線を設けるものとする。</p> <p>2 歩道等(車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。)に設ける縁石の車道等に対する高さは15センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めるものとする。</p> <p>3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等に植樹柵若しくは柵を設けるものとする。</p>	<p>歩行者の安全かつ円滑な移動を確保するためには、歩道又は自転車歩行者道を車道等から明確に分離する必要がある。特に視覚障がい者は歩車道境界を白杖と足にて触知し区別することから、歩車道境界を連続的に明示するために縁石等により区画する必要がある。</p>

<p>(7) 横断歩道に接続する歩道等の部分</p>	<p>1 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。</p> <p>2 段差に接続する歩道等の部分は、車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）が円滑に転回できる構造とするものとする。</p> <p>3 歩道等の横断歩道接続部等にセーフティブロックを使用する場合は、横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端と車道等の部分の高さの段差は5ミリメートルを標準とするものとする。</p> <p>4 段差に接続する横断歩道線から外れる箇所については、切下げ用平ブロックを使用するものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。</p>	<p>横断歩道に接続する歩道等の縁端の段差は、2センチメートルを標準とするが、車いす使用者、高齢者等の安全かつ円滑な通行のためには、段差、高低差がなく、勾配が緩いものが望ましい。一方、視覚障がい者の安全かつ円滑な通行のためには、歩車道境界を識別する手がかりとして、ある程度の段差、高低差、勾配があるほうが望ましいなど、道路利用者の特性によって望ましい構造は異なる。よって、縁端構造の検討にあたっては、2センチメートルを標準とされていることを踏まえつつも、様々な道路利用者の意見を踏まえることが望ましい。</p>
<p>(8) 車両乗入れ部</p>	<p>車両乗入れ部のうち、藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例第6条第2項の規定による基準を満たす部分については、車いす使用者の通行に支障が生じないような有効幅員を確保するものとする。</p>	<p>歩道等においては、常に車いす使用者がすれ違ふことが可能な有効幅員を連続して確保しなければならない。しかしながら、車両乗り入れ部では、当該切り下げ部分に勾配が生じることになるため、車両乗り入れ部においては車いす使用者等の通行に支障が生じない、1メートル以上の有効幅員を確保するものとする。</p>
<p>(9) 立体横断施設</p>	<p>1 道路には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、高齢者、障がい者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設</p>	<p>利用者の利便性を考慮すると、上下方向の移動が伴わない路上横断施設のほうが望ましいが、路上横断施設による</p>

	<p>設（以下「移動等円滑化された立体横断施設」という。）を設けるものとする。</p> <p>2 移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けるものとする。ただし、昇降の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。</p> <p>3 前項に規定するもののほか、移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障がい者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けるものとする。</p>	<p>移動の確保が困難であり、新たに特定道路等に移動等円滑化された立体横断施設を設置する場合は、沿道住民・利用者の意見が反映されるよう留意して設置を決定するものとする。その場合、移動等円滑化された立体横断施設設置後の既設歩道等の有効幅員は、2メートル以上とするよう努める。</p>
<p>(10) エレベータ</p>	<p>1 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(1) 籠の内法幅は1.5メートル以上とし、内法奥行きは1.5メートル以上とすること。</p> <p>(2) 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）にあつては、内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。</p> <p>(3) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、第1号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては90センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては80センチメートル以上とすること。</p> <p>(4) 籠内に、車いす使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第2号の</p>	<p>1 立体横断施設を移動等円滑化するためには、階段とともにエレベーターを設けるものとする。</p> <p>2 昇降の高さが低い等やむを得ない場合は、エレベーターに代えて傾斜路を設けることができる。</p> <p>3 階段およびエレベーターを有する移動等円滑化された立体横断施設において、高齢者、障がい者等の交通の状況により、必要と認められる場合には、エレベーターの大型化、増設、エスカレーターの設置を検討する。</p>

	<p>規定による基準に適合するエレベーターにあっては、この限りでない。</p> <p>(5) 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていることにより、籠外から籠内が視覚的に確認できる構造とすること。</p> <p>(6) 籠内に適切な高さの手すりを設けること。</p> <p>(7) 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。</p> <p>(8) 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する装置を設けること。</p> <p>(9) 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。</p> <p>(10) 籠内及び乗降口には、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。</p> <p>(11) 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障がい者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障がい者が容易に操作できる構造とすること。</p> <p>(12) 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とすること。</p> <p>(13) 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる装置を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる装置が設けられている場合においては、この限りでない。</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

<p>(11) 傾斜路</p>	<p>移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>（1）有効幅員は、2メートル以上とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1メートル以上とすることができる。</p> <p>（2）縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。</p> <p>（3）横断勾配は、設けないこと。</p> <p>（4）2段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>（5）手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>（6）路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>（7）傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。</p> <p>（8）傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>（9）傾斜路の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p> <p>（10）高さが75センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ75センチメ</p>	<p>幅員については、歩道一般部と同様に、2メートル以上とするが、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1メートル以上とする。</p>
-----------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------

	<p>ートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。</p> <p>(11) 傾斜路の端部は、車いすの転回に支障がない構造とすること。</p>	
(11) エスカレーター	<p>移動等円滑化された立体横断施設に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(1) 上り専用のもので下り専用のものでそれぞれ設置すること。</p> <p>(2) 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>(3) 昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。</p> <p>(4) 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。</p> <p>(5) くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。</p> <p>(6) エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターへの進入の可否を示すこと。</p> <p>(7) 踏み段の有効幅は、1メートル以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、60センチメートル以上とすることができる。</p>	<p>エスカレーターは上り、下りの両方を設置する。エスカレーターが設置された場合は、多くの利用者がエスカレーターを利用することが予測されるため、歩道接続部において利用者の滞留、錯綜が発生しないように、歩行動線を考慮した上で設置位置を決定する。また、車いす使用者が利用可能なエスカレーターは機器操作が必要であり、単独利用は困難であるため、エスカレーターの利用者として車いす使用者を対象としないものとする。</p>
(12) 通路	<p>移動等円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(1) 有効幅員は、2メートル以上とし、当該通路の高齢者、障がい者等の通行の状況を考慮して定めること。</p> <p>(2) 縦断勾配及び横断勾配は設けない</p>	<p>幅員については、歩道一般部と同様に、2メートル以上とする。</p>

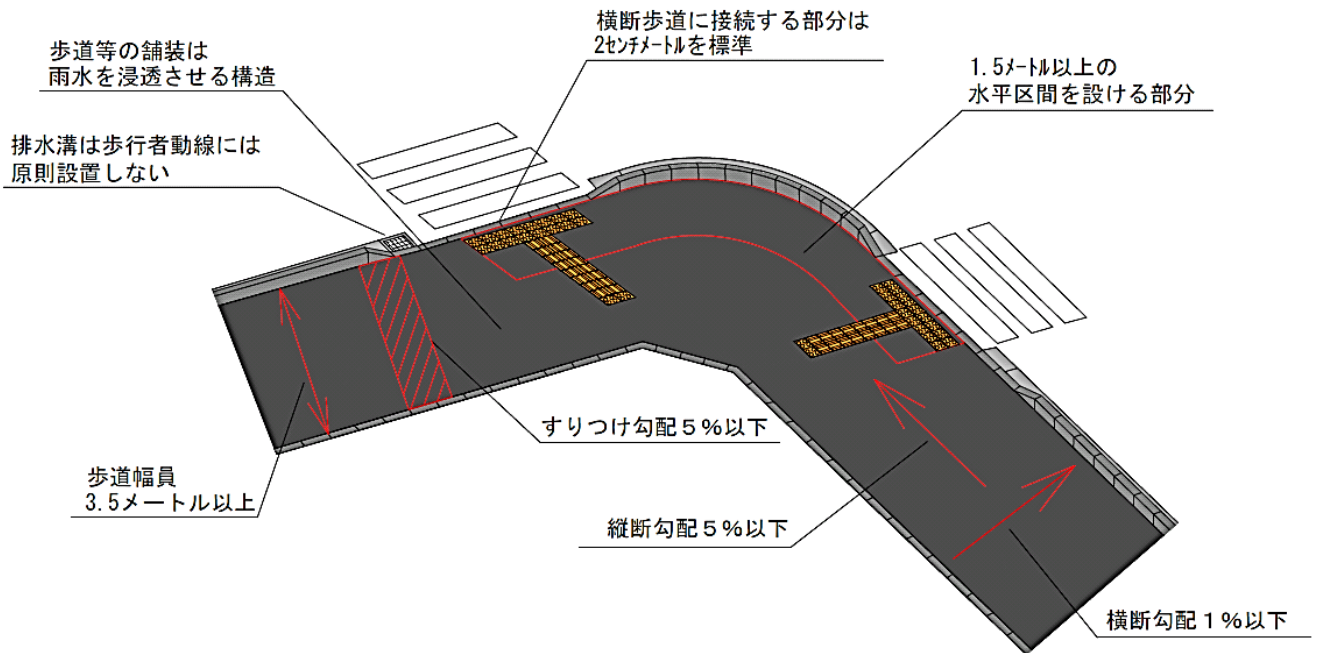
	<p>こと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りでない。</p> <p>(3) 2段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>(4) 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>(5) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>(6) 通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p>	
(13) 階段	<p>移動等円滑化された立体横断施設に設ける階段(その踊場を含む。以下同じ。)は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(1) 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。</p> <p>(2) 2段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>(3) 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>(4) 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>(5) 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>(6) 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>(7) 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p>	<p>階段は、踏み幅が一定のものとする。回り階段やらせん階段は、踏み幅が一定ではなく踏み外しによる転倒等の危険性が高いことなどから設置しないことが望ましい。自転車の通行を考慮する場合は、斜路付き階段を設けることが望ましい。</p>

	<p>(8) 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>(9) 階段の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p> <p>(10) 階段の高さが3メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。</p> <p>(11) 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては1.2メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。</p>	
(14) 乗合自動車 停留所	<p>乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとする。</p> <p>乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p>	
(15) 案内標識	<p>1 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障がい者等が見やすい位置に、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。</p> <p>2 案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障がい者を案内する設備を設けるものとする。</p>	

<p>(16) 視覚障がい者誘導用ブロック</p>	<p>歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場及び自動車駐車場の通路には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設するものとする。</p> <p>2 視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。</p> <p>3 視覚障がい者誘導用ブロックには、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障がい者を案内する設備を設けるものとする。</p>	<p>視覚障がい者誘導用ブロックは、現在種々の材質のものが使用されているが、その選択にあたっては、歩行性、耐久性、耐摩耗性、耐候性、施工性、経済性、維持管理等を十分考慮しなければならない。また、視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。しかしながら、色彩に配慮した舗装を施した歩道等において、黄色いブロックを適用することでその対比効果が十分発揮できなくなる場合は、設置面との輝度比や明度差が確保できるよう、ブロックと舗装の間に黒く着色を施す等の対策を行うものとする。</p>
<p>(18) 車止め等</p>	<p>歩道等に車止めその他これに類する施設を設ける場合は、視覚障がい者及び車いす使用者の通行に支障がないように設置するものとする。</p>	
<p>(19) 休憩施設</p>	<p>歩道等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p>	
<p>(20) 照明施設</p>	<p>歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場には、高齢者、障がい</p>	

	<p>者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

図1 交差点部の整備例



設計時におけるチェックリスト

種別	チェック項目	確認欄	対応不可理由
歩道の 切り下げ	<ul style="list-style-type: none"> ●歩道の切り下げ部においては、車いす利用者が支障なく通行できるように平坦部を確保するとともに、車両乗り入れに支障がないよう施工する。 		
視覚障がい者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> ●既設の視覚障がい者誘導用ブロックの劣化の程度(色・ひび割れ・突起の有無等)を確認。劣化が認められる場合は改修する。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●採用した視覚障がい者誘導用ブロックの色・材質・滑りやすさをよく検討する。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●同一路線では使用する視覚障がい者誘導用ブロックを統一する。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●溶融式の点字ブロックは耐久性が悪く、車両の乗り入れで突起が潰れたりひび割れが起こりやすいため、選定の際には注意が必要である。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●周囲の舗装との輝度比を確認する。ペーজなど視覚障がい者誘導用ブロックと似た色の舗装に敷設する場合は、視覚障がい者誘導用ブロックを目立たせるための措置を講ずる。(輝度比を確保できる緑色や茶色の舗装を視覚障がい者誘導用ブロックの両脇にライン状に施工するなど) 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●敷設位置は、原則民地寄りに境界から60cm程度離れた場所へ直線的に配置する。ただし沿道施設の状況等においてはこの限りではない。自転車駐輪場付近など、はみ出して駐輪することが想定される場合などにおいては現場条件に応じて対応する。また、過度に直線を意識せず、路線なりのカーブや歩行動線を考慮した緩やかなカーブでの誘導を心がける。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●マンホールなどはコの字型に避けず直進する。マンホール上に誘導ラインが乗る場合、マンホール上に誘導を施すなどの対応を図る。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●横断歩道への誘導時など、過度に直線を意識して不必要に直角で曲げるのではなく、緩やかな曲線で誘導する。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●横断歩道手前の警告ブロックは、原則横断歩道の幅以内に敷設する。 		
	<ul style="list-style-type: none"> ●横断歩道への誘導ブロックは、原則横断歩道の中央部に誘導することが望ましいが、巻き込みの形状から過度に誘導方向を曲げなければならないようであれば多少中心から左右へずれても可とする。この場合、対面側も考慮して誘導ラインがずれないようにする。 		
<ul style="list-style-type: none"> ●巻き込み半径の小さい交差点などは、誘導ブロックと警告ブロックが混同して誤った方向に誘導しかねないため、できる限りシンプルな配置とする。(警告ブロックを60cm幅で敷設すること、誘導ブロックを60cm幅にすることや 60cm以上連続させることにこだわらない) 			

種別	チェック項目	確認欄	対応不可理由
視覚障がい者誘導用ブロック	●公共施設(交番やトイレ・郵便局等)が沿道にある場合は誘導を図ること。また公益的施設については施設管理者と協議のうえ積極的に誘導する。		
	●視覚障がい者誘導用ブロックでの誘導と併せて、トイレなどにはサイン表示や音声案内なども積極的に設置を検討する。		
	●既設の車止め等が視覚障がい者誘導用ブロックの直線的な配置に支障となる場合は、車止めの位置変更を優先して再検討する。		
	●商店街等沿道に店舗が並んでいる場合、民地側に視覚障がい者誘導用ブロックを配置すると、店舗の棚や商品が歩道に張り出し、歩行の支障になる場合があるため、当該事業者に協力を要請する。		
	●曲がり角を示す警告ブロックは、誘導ブロックの左右どちらを歩いても認識できるよう誘導ブロックの中心線に合わせて幅60cmで配置する。		
	●視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する際は、足ものと障害物を考慮すると同時に頭上にも注意を払う(階段下など)。		
	●以上の項目を総括して、整備路線全体で計画的な配置を検討する。		
車止めについて	●車止めを設置する場合は、原則歩道幅員が2m以上の路線とする。		
	●交通量等を勘案しやむをえず設置する場合は巻き込みの頂点に1箇所とする。		
	●巻き込み半径が大きく、複数設置する必要がある場合は、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する横断歩道の範囲外に設置する。		
	●誘導用ブロックの中心から最低60cm離隔を確保して設置する。		
	●誘導用ブロック付近に車止めを設置する際には、視覚障がい者及び車いす利用者の通行に支障がないよう設置する。		
	●供用開始している歩道で新たに視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する場合は、車止めの位置を再検討し、支障となる車止めは積極的に撤去・移設する。		

種別	チェック項目	確認欄	対応不可理由
植栽ますについて	●使用していない植栽ます等がある場合には、埋戻す等の措置をして歩道としての有効幅員の確保に努める。		
	●植栽ますのツリーサークル化が図られているか確認すること。その際には細目化され歩行者の支障となっていないかもあわせて確認する。		
	●植栽の管理が適切に行われているか確認する。適切に剪定されていない場合、視覚障がい者の通行の支障になるため、支障がある場合には対応を図る。		
雨水ます(グレーチング)について	●雨水ます等のグレーチングについては、細目化を図ること。また、維持管理部門と連携し、周辺のグレーチングについても積極的に細目化を図る。		
	●やむを得ずグレーチング上に誘導ブロックを設置する場合には、細目化と合わせ滑り止めの措置も行う。		
	●横断歩道内については、誘導ブロックの進行方向上に設置されていないか確認すること。設置されている場合には雨水ますの移設、若しくは誘導ブロックの位置を変更するなどして対応を図ること。 やむを得ず横断歩道内に設置する場合には、細目化を図る。		
歩行者と自転車の分離について	●歩道幅員に余裕のある場合には、歩行者と自転車の分離を検討する。		
	●分離にあたって、歩行者と自転車の利用者が通行部分を認識できるように、法定外標示の設置を検討する。		
エスコートゾーンについて	●誘導ブロックの連続性の確保からエスコートゾーンの設置を検討する。エスコートゾーンは騒音やスリップなどによる転倒も懸念されるため導入に際しては公安委員会や沿道住民との協議を行いながら検討を行う。		
休憩施設について	●歩道幅員を勘案した上で、休憩施設の設置を検討する。		

移動等円滑化の促進に関する基本方針

国家公安委員会
総務省告示第 一 号
国土交通省

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号。以下「法」という。）第三条第一項の規定に基づき、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること（以下「移動等円滑化」という。）の促進に関する基本方針について、国、地方公共団体、高齢者、障害者等、施設設置管理者その他の関係者が互いに連携協力しつつ移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進していくため、以下のとおり定める。

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

1 移動等円滑化の意義

我が国においては、世界のどの国もこれまで経験したことのない本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進展すると見込まれており、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められている。また、今日、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、自立と共生の理念の下、障害の有無にかかわらず国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められている。

このような社会の実現のためには、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会を構築することが重要であり、そのための環境の整備を一刻も早く推進していくことが求められている。移動及び施設の利用は、高齢者、障害者等が社会参加をするための重要な手段であることから、移動等円滑化を促進することは、このような社会の実現のために大きな意義を持つものである。

また、移動等円滑化の促進は、高齢者、障害者等の社会参加を促進するのみでなく、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、全ての利用者に利用しやすい施設及び車両等の整備を通じて、国民が生き生きと安全に暮らせる活力ある社会の維持に寄与するものである。

なお、法にいう障害者には、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全ての障害者で身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれること並びに身体の機能上の制限には、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさ、喉の渇き、照明への反応、表示の分かりにくさ等の負担の原因となる様々な制約が含まれることから、法が促進することとしている移動等円滑化には、このような負担を軽減することによる移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することも含まれることに留意する必要がある。

また、移動等円滑化を進めるに当たっては、高齢者、障害者等の意見を十分に聴き、それを反映させることが重要である。

2 移動等円滑化の目標

移動等円滑化を実現するためには、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施設について移動等円滑化のための措置が講じられることが重要である。

したがって、法では、これらの施設を設置し、又は管理する者に対して移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努める一般的な責務を課すとともに、これらの施設の中で、特に日常生活及び社会生活において通常移動手段として用いられ、又は通常利用される旅客施設及び車両等、一定の道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の各々について、新設等に際し各々に対応した移動等円滑化基準への適合を義務付けることとしている。

また、市町村が定める重点整備地区において、移動等円滑化に係る特定事業その他の事業が法第二十五条第一項の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）に即して重点的かつ一体的に実施されることとしている。

移動等円滑化の促進に当たっては、国、地方公共団体、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、法に基づく枠組みの活用等により、次に掲げる事項を達成することを目標とする。

（1） 旅客施設

① 鉄道駅及び軌道停留場

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」という。）については、平成三十二年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある

場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。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ととする。また、これ以外の鉄軌道駅についても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

ホームドア又は可動式ホーム柵については、視覚障害者の転落を防止するための設備として非常に効果が高く、その整備を進めていくことが重要である。

そのため、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。

② バスターミナル

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上であるバスターミナルについては、平成三十二年度までに、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、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、これ以外のバスターミナルについても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

③ 旅客船ターミナル

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上である旅客船ターミナルについては、平成三十二年度までに、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、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、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、移動等円滑化を実施する。また、これ以外の旅客船ターミナルについても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

④ 航空旅客ターミナル施設

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上である航空旅客ターミナル施設については、平成三十二年度までに、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、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の航空旅客ターミナル施設についても、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

(2) 車両等

① 鉄道車両及び軌道車両

総車両数約五万二千両のうち約七十パーセントに当たる約三万六千四百両について、平成三十二年度までに、移動等円滑化を実施する。

② バス車両

総車両数約六万台から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。）約一万台を除いた約五万台のうち、約七十パーセントに当たる約三万五千台について、平成三十二年度までに、ノンステップバスとする。適用除外認定車両については、平成三十二年度までに、その約二十五パーセントに当たる約二千五百台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、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

③ タクシー車両

平成三十二年度までに、約二万八千台の福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両をいう。）を含む。）を導入する。

④ 船舶

総隻数約八百隻のうち約五十パーセントに当たる約四百隻について、平成三十二年度までに、移動等円滑化を実施する。また、一日当たりの平均的な利用者数が五千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、平成三十二年度までに、原則として全て移動等円滑化を実施する。

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、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

⑤ 航空機

総機数約五百三十機のうち約九十パーセントに当たる約四百八十機について、平成三十二年度までに、移動等円滑化を実施する。

(3) 道路

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、平成三十二年度までに、移動等円滑化を実施する。

(4) 都市公園

① 園路及び広場

園路及び広場（特定公園施設であるものに限る。以下同じ。）の設置された都市公園の約六十パーセントについて、平成三十二年度までに、園路及び広場の移動等円滑化を実施する。

② 駐車場

駐車場の設置された都市公園の約六十パーセントについて、平成三十二年度までに、駐車場の移動等円滑化を実施する。

③ 便所

便所の設置された都市公園の約四十五パーセントについて、平成三十二年度までに、便所の移動等円滑化を実施する。

(5) 路外駐車場

特定路外駐車場の約七十パーセントについて、平成三十二年度までに、移動等円滑化を実施する。

(6) 建築物

二千平方メートル以上の特別特定建築物の総ストックの約六十パーセントについて、平成三十二年度までに、移動等円滑化を実施する。

(7) 信号機等

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設置されている信号機等については、平成三十二年度までに、原則として全ての当該道路において、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等の移動等円滑化を実施する。

二 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

施設設置管理者は、利用者の利便性及び安全性の向上を図る観点から、施設及び車両等の整備、適切な情報の提供並びに職員等関係者に対する適切な教育訓練について関係者と連携しながら、1から3までに掲げる各々の措置を適切に講ずることにより、移動等円滑化を進めることが必要である。

施設設置管理者がこれらの措置を実施するに当たっては、その措置が効果的

に実施されるよう、地域の実情を把握している市町村等の関係者と連携することにより、可能な限り利便性の高い動線の確保等他の施設との連続性に配慮した措置を実施し、かつ、自らが設置し、又は管理する施設に設置される設備について、施設の特性に応じて可能な限り時間的な制約がなく利用できる等移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めるとともに、公共交通事業者等にあっては、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間を乗り継ぐ際の旅客施設内の移動等円滑化にも十分配慮することが重要である。

また、施設設置管理者は、施設及び車両等の整備に当たっては、移動等円滑化のために講ずる措置について具体的な実施計画を策定すること等により順次計画的に移動等円滑化を進めていくこと、高齢者、障害者等が障害のない者と共に利用できる形での施設整備を図るユニバーサルデザインの考え方に十分留意すること、高齢者、障害者等の意見を反映させるために可能な限り計画策定等への参画を得ること等必要な措置を講ずるよう努めることが重要である。

1 施設及び車両等の整備

移動等円滑化を図るためには、まず、施設及び車両等についてのハード面の整備が必要である。したがって、法では、施設設置管理者が、自らが設置し、又は管理する旅客施設及び車両等、一定の道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物を新設等するときは、当該施設及び車両等の移動等円滑化基準への適合が義務付けられており、また、既存の施設及び車両等については、施設設置管理者は、当該施設及び車両等を移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めることとされている。

施設設置管理者が、施設及び車両等について移動等円滑化のために必要な措置を講ずる際には、次に掲げる観点が重要である。

イ 高齢者、障害者等が施設内外の移動及び施設の利用を円滑に行うために必要な施設及び設備を整備し、連続した移動経路を一以上確保すること。また、経路確保に当たっては、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の確保に配慮すること。

ロ 便所等附属する設備を設置する場合は、一以上は障害者対応型にするなど、高齢者、障害者等の利用に配慮したものにするなど。

ハ 車両等にあっては、高齢者、障害者等の乗降及び車内での移動が容易にできるように必要な措置を講ずること。

ニ 旅客施設及び車両等にあっては、運行情報等公共交通機関を利用する上で必要な情報を提供するために必要な設備を整備すること。

なお、移動等円滑化基準に定められていない内容であっても、上記の観点等から移動等円滑化に資すると考えられる措置については、施設設置管理者はこ

れを積極的に実施していくよう努力することが望ましい。

特に、建築物の移動等円滑化に関しては、移動等円滑化が義務化されていない特定建築物の移動等円滑化にも積極的に取り組むことが望ましい。特定建築物の新築時等における移動等円滑化に当たっては、ユニバーサルデザインの考え方に配慮した整備が求められているとともに、建築物ストックの長寿命化等その有効活用が求められていることから、誘導的な建築物移動等円滑化基準に適合する特定建築物について容積率の特例及び表示制度等を措置している認定特定建築物制度を積極的に活用することが望ましい。

2 適切な情報の提供

移動等円滑化を図るためには、施設及び車両等についてのハード面の整備のみならず、施設設置管理者が利用者に対して必要な情報を適切に提供することが必要である。

その際には、利用する高齢者、障害者等のニーズ、施設及び設備の用途等に応じて、例えば、路線案内、運賃案内及び運行情報等利用に当たって必要となる情報並びに緊急時の情報について、視覚情報として大きな文字又は適切な色の組合せを用いて見やすく表示すること、また、聴覚情報としてはっきりした音声により聞き取りやすく放送すること、その他図記号又は平仮名による表示の併記等を行うこと等、分かりやすく提供することに留意する必要がある。さらに、必要な情報について事前に把握できるよう、施設及び設備等に関する情報についてインターネットやパンフレット等により提供することが望ましい。

3 職員等関係者に対する適切な教育訓練

移動等円滑化を図るためには、施設及び車両等についてのハード面の整備のみならず、職員等関係者による適切な対応が必要であることに鑑み、施設設置管理者は、その職員等関係者が高齢者、障害者等の多様なニーズ及び特性を理解した上で、正当な理由なくこれらの者による施設及び車両等の利用を拒むことなく、円滑なコミュニケーションを確保する等適切な対応を行うよう継続的な教育訓練を実施する必要がある。

そのため、施設設置管理者は、高齢者、障害者等の意見を反映した対応マニュアルの整備及び計画的な研修の実施等をPDCAサイクルとして実施することにより、職員等関係者の教育訓練を更に充実させるよう努めるべきである。なお、その過程において、高齢者、障害者等の参画を得ることが望ましい。

三 基本構想の指針となるべき事項

市町村は、基本構想を作成する場合には、次に掲げる事項に基づいて作成す

る必要があり、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者は、これらの事項に留意する必要がある。

1 重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項

(1) 重点整備地区における移動等円滑化の意義

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ある。そのため、基本構想において、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各種事業を重点的かつ一体的に推進することが必要である。

(2) 基本構想に即した各種事業の重点的かつ一体的な推進のための基本的視点

基本構想に即した各種事業の推進については、次に掲げる基本的視点が重要である。

① 市町村の基本構想作成による事業の効果的な推進

重点整備地区における移動等円滑化に対する取組は、当該地区に最も身近な行政主体でありその地区における特性を十分に把握している市町村が、施設設置管理者、都道府県公安委員会等事業を実施すべき主体はもとより、高齢者、障害者等の関係者と協議等を行いながら基本構想を作成することにより、これらの事業の効果的な推進が図られることが重要である。

② 基本構想作成への関係者の積極的な協力による事業の一体的な推進

移動等円滑化に係る事業の実施主体となる施設設置管理者、都道府県公安委員会等及び高齢者、障害者等の関係者は基本構想の作成に積極的に協力し、各種事業を一体的に推進していくことが必要である。

③ 地域住民等の理解及び協力

重点整備地区における移動等円滑化を図るに当たり、基本構想に位置付けられた各種事業が円滑に実施されるためには、地域住民等の理解及び協力が重要である。

(3) 基本構想作成に当たっての留意事項

市町村は、効果的に移動等円滑化を推進するため、次に掲げる事項に留意して基本構想を作成する必要がある。

① 目標の明確化

各種事業の実施に当たっては、当該重点整備地区における移動等円滑化について、市町村を始め、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者の施策を総合的に講ずる必要があることから、各者間で共通認識が醸成されることが重要である。したがって、基本構想には、地域の実情に応じ、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する。

② 都市計画との調和

基本構想の作成に当たっては、都市計画及び都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二第一項に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下「市町村マスタープラン」という。）との調和が保たれている必要がある。

③ 地方自治法に規定する基本構想との整合性

市町村は、その事務を処理するに当たっては、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項に規定する基本構想に即して行う必要があるため、基本構想もこの基本構想に即していなければならない。

④ 地方公共団体の移動等円滑化に関する条例、計画、構想等との調和

地方公共団体において、移動等円滑化に関する条例、計画、構想等を有している場合は、基本構想はこれらとの調和が保たれている必要がある。特に、障害者基本法（昭和四十五年法律第八十四号）第九条第三項に規定する市町村障害者計画、障害者自立支援法（平成十七年法律第百二十三号）第八十八条第一項に規定する市町村障害福祉計画、老人福祉法（昭和三十八年法律第百三十三号）第二十条の八第一項に規定する市町村老人福祉計画等の市町村が定める高齢者、障害者等の福祉に関する計画及び中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条に規定する基本計画等都市機能の増進に関する計画との調和が保たれていることに留意する必要がある。

⑤ 各種事業の連携と集中実施

移動等円滑化に係る各種の事業が相互に連携して相乗効果を生み、連続的な移動経路の確保が行われるように、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の

関係者間で必要に応じて十分な調整を図って整合性を確保するとともに、事業の集中的かつ効果的な実施を確保する。

また、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間を乗り継ぐ際の旅客施設内の移動等円滑化並びに当該市町村においてタクシー事業者、自家用有償旅客運送者等が行っているスペシャル・トランスポート・サービス（要介護者等であって単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介護などと連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービスをいう。）の在り方にも十分配慮する。

さらに、特定事業に係る費用の負担については、当該事業の性格を踏まえた適切な役割分担に応じた関係者間の負担の在り方について十分な調整を図って関係者間の共通認識を確保する。

⑥ 高齢者、障害者等の提案及び意見の反映

施設及び車両等の利用者である高齢者、障害者等を始め関係者の参画により、関係者の意見が基本構想に十分に反映されるよう努める。このため、基本構想の作成に当たっては、法第二十六条に規定する協議会（以下「協議会」という。）を積極的に活用し、高齢者、障害者等の参画を得ることが求められる。この際、既に同条第二項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用している場合、又は、他の法令に基づいて同項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用しようとする場合は、当該協議体制度を協議会と位置付けることも可能である。

なお、意見を求めるべき障害者には、視覚、聴覚、内部障害等の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も含まれることに留意する必要がある。

また、法第二十七条に規定する基本構想の作成等に係る提案制度が積極的に活用されるよう環境の整備に努めるとともに、当該提案を受けた際には、その内容について十分な検討を加えることが求められる。

⑦ 段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）

移動等円滑化の内容については、基本構想作成に係る事前の検討段階から事後の評価の段階に至るまで、高齢者、障害者等の利用者及び住民が積極的に参加し、この参加プロセスを経て得られた知見を共有化し、スパイラルアップを図ることが望まれる。

そのため、市町村は、基本構想が作成された後も、施設を利用する高齢者、障害者等の利用の状況並びに重点整備地区における移動等円滑化のための施設及び車両等の整備状況等を把握するとともに、協議会の活用等により基本構想に基づき実施された事業の成果について評価を行い、それに基づき、必要に応

じ、基本構想の見直し及び新たな基本構想の作成を行うことが望ましい。

また、法附則第二条第二号の規定による廃止前の高齢者、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（平成十二年法律第六十八号）第六条第一項の規定により作成された基本構想については、法の趣旨を踏まえ、見直しを行うことが重要であることに留意する必要がある。

2 重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項

（1） 重点整備地区の要件

法では、市町村は、法第二条第二十一号イからハまでに掲げる要件に該当するものを、移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき重点整備地区として設定することができることとされている。また、重点整備地区の区域を定めるに当たっては、次に掲げる要件に照らし、市町村がそれぞれの地域の実情に応じて行うことが必要である。

① 「生活関連施設（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、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」（法第二条第二十一号イ）

生活関連施設に該当する施設としては、相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設が想定されるが、具体的にどの施設を含めるかは施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要である。

また、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区をいい、地区全体の面積がおおむね四百ヘクタール未満の地区であって、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね三以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であると見込まれることが必要である。

なお、重点整備地区を設定する際の要件として、特定旅客施設が所在することは必ずしも必須とはならないが、連続的な移動に係る移動等円滑化の確保の重要性に鑑み、特定旅客施設を含む重点整備地区を設定することが引き続き特に求められること、及び特定旅客施設の所在地を含む重点整備地区を設定する場合には、法第二十五条第三項の規定に基づき当該特定旅客施設を生活関連施設として定めなければならないとされていることに留意する必要がある。

② 「生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。」（法第二条第二十一号ロ）

重点整備地区は、重点的かつ一体的に移動等円滑化のための事業を実施する必要がある地区であることが必要である。

このため、高齢者、障害者等の徒歩若しくは車椅子による移動又は施設の利用の状況、土地利用及び諸機能の集積の実態並びに将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断して、当該地区における移動等円滑化のための事業に一体性があり、当該事業の実施が特に必要であると認められることが必要である。

③ 「当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。」（法第二条第二十一号ハ）

高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な機能の増進を図る上で、移動等円滑化のための事業が重点的に、かつ、各事業の整合性を確保して実施されることについて、実現可能性及び集中的かつ効果的な事業実施の可能性等の観点から判断して、有効かつ適切であると認められることが必要である。

（２） 留意事項

市町村は、重点整備地区を定めるに当たっては、次に掲げる事項に留意するものとする。

① 重点整備地区の数

市町村内に特定旅客施設が複数ある場合等、生活関連施設の集積の在り方によっては、複数の重点整備地区を設定することも可能であるが、当該生活関連施設相互間の距離、移動の状況等地域の実情から適当と判断される場合には、一つの重点整備地区として設定することも可能である。

② 複数の市町村及び都道府県の協力

生活関連施設の利用者が複数の市町村にまたがって移動しており、重点整備地区の範囲が複数の市町村にまたがる場合など、当該市町村が利用者の移動の

実態に鑑み適当であると認めるときは、共同して基本構想を作成し、一体的に推進していくことが重要である。

また、これらの施設が大規模であり、利用者が広域にわたり、かつ、関係者間の調整が複雑となるような場合には、協議会への参加を求める等により都道府県の適切な助言及び協力を求めることが重要である。

③ 重点整備地区の境界

重点整備地区の境界は、可能な限り市町村の区域内的の町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定めることが必要である。

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

重点整備地区において長期的に実現されるべき移動等円滑化の姿を明らかとする観点から、生活関連施設、生活関連経路等については次に掲げるとおり記載することが望ましい。

(1) 生活関連施設

生活関連施設を選定するに当たっては、2(1)に留意するほか、既に移動等円滑化されている施設については、当該施設内の経路について、生活関連経路として移動等円滑化を図る場合等、一体的な移動等円滑化を図る上で対象と位置付けることが必要な施設につき記載するものとする。また、当面移動等円滑化のための事業を実施する見込みがない施設については、当該施設相互間の経路について、生活関連経路として移動等円滑化を図る場合等、一体的な移動等円滑化を図る上で対象と位置付けることが必要な施設につき、生活関連施設として、長期的展望を示す上で必要な範囲で記載することにも配慮する。

(2) 生活関連経路

生活関連経路についても(1)同様、既に移動等円滑化されている経路については、一体的な移動等円滑化を図る上で対象として位置付けることが必要な経路につき記載するものとする。また、当面移動等円滑化のための事業実施の見込みがない経路については、長期的展望を示す上で必要な範囲で記載することにも配慮する。

(3) 移動等円滑化に関する事項

基本構想の対象となる施設及び車両等において実施される移動等円滑化の内容について記載するものとする。当面具体的な事業実施に見込みがないものに

については、事業実施の見込みが明らかになった段階で記載内容を追加又は変更する等基本構想を見直し、移動等円滑化の促進を図るものとする。

4 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項

(1) 特定事業

特定事業としては、公共交通特定事業、道路特定事業に加え、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、交通安全特定事業があり、各々の事業の特性を踏まえ、必要となる事業について基本構想に記載するものとする。

なお、法第二十五条第二項第四号括弧書に規定されているとおり、旅客施設の所在地を含まない重点整備地区にあっては、当該重点整備地区と同一の市町村の区域内に所在する特定旅客施設との間の円滑な移動を確保するために、当該特定旅客施設の移動等円滑化を図る事業及び当該重点整備地区と当該特定旅客施設を結ぶ特定車両の移動等円滑化を図る事業についても、公共交通特定事業として記載することが可能である。

一般的には、建築物特定事業の対象となり得る生活関連施設である建築物が多数存在することから、基本構想作成時の協議及び事業実施を確実かつ円滑に行うためには、対象となる生活関連施設の規模及び利用状況等、他の特定事業との関連等について、当該地域の実情に照らして判断し、必要性等の高いものから基本構想に順次位置付けていくことが望ましい。

また、事業の着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確に記載することとし、当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、事業の具体化に向けた検討の方向性等について記載し、事業が具体化した段階で、基本構想を適宜変更して事業の内容について記載を追加するものとする。

(2) その他の事業

その他の事業としては、特定旅客施設以外の旅客施設、生活関連経路を構成する駅前広場、通路等（河川施設、港湾施設、下水道施設等が生活関連経路を構成する場合にあっては、これらの施設を含む。）の整備があり、おおむねの事業内容を基本構想に記載するものとする。

(3) 留意事項

市町村は、基本構想を作成しようとするときは、これに定めようとする特定

事業その他の事業に関する事項について、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協議することが必要であり、事業の記載に当たっては、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用の状況、都市計画及び市町村マスタープランの位置付け、事業を実施することとなる者の意向等を踏まえることが重要である。

また、特定事業を記載するに当たっては、事業を実施することとなる者の意向等を踏まえること並びに関連する特定事業間の連携及び調整を図ることが必要不可欠であることから、協議会制度を有効に活用し、基本構想の作成及び事業実施の円滑化を図ることが求められる。なお、協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならないこととされていることに留意する必要がある。

特定事業その他の事業については、合理的かつ効率的な施設及び車両等の整備及び管理を行うことを念頭に、生活関連施設及び生活関連経路の利用者、利用状況及び移動手段並びに生活関連経路周辺の道路交通環境及び居住環境を勘案して記載することが必要である。この際、特定事業その他の事業の実施に当たっては、交通の安全及び円滑の確保並びに生活環境の保全についても配慮する必要があることに留意する必要がある。また、交通安全特定事業のうち違法駐車行為の防止のための事業に関しては、歩道及び視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車、横断歩道及びバス停留所付近の違法駐車等、移動等円滑化を特に阻害する違法駐車行為の防止に資する事業が重点的に推進されるとの内容が基本構想に反映されるよう留意する必要がある。

5 4に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動等円滑化のために考慮すべき基本的な事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する基本的な事項その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

(1) 土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関する基本的な事項

重点整備地区における重点的かつ一体的な移動等円滑化を図るために実施される4に規定する事業を実施する場合、重点整備地区における市街地の状況並びに生活関連施設及び生活関連経路の配置の状況によっては、これらの事業を単独で行うのではなく、土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業と併せて行うことが効果的な場合がある。

① 具体的事業の内容

4に規定する事業と併せて行う事業の選択に当たっては、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用の状況、都市計画及び市町村マスタープランの位置付け等を踏まえて判断することが重要である。

② 記載事項

基本構想には、事業の種類、おおむねの位置又は区域等をそれぞれ記載するものとする。

なお、土地区画整理事業の換地計画において定める保留地の特例を活用し、土地区画整理事業と併せて生活関連施設又は一般交通用施設（土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）第二条第五項に規定する公共施設を除く。）であって基本構想において定められた施設を整備しようとする場合には、それぞれの施設の主な用途、おおむねの位置等についても記載する必要がある。

（2） 自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する基本的な事項

移動等円滑化の妨げとなっている自転車その他の車両の放置及び違法駐車を防止するための抜本的な施策として、駐輪場等自転車その他の車両の駐車のための施設を特定事業その他の事業と一体的に整備することは極めて有効であることから、具体的な位置等これらの整備に関するおおむねの内容を記載するほか、その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項について記載することとする。

（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

① 推進体制の整備

基本構想に位置付けられた各種の事業を円滑かつ効果的に実施していくためには、基本構想の作成段階又は基本構想に基づく各種の事業の準備段階から、関係者が十分な情報交換を行いつつ連携を図ることが必要であり、協議会を有効に活用することが求められる。

② 事業推進上の留意点

イ 地域特性等の尊重及び創意工夫

各種の事業の実施に当たっては、事業効果を高めるため、地域特性等を尊重して、様々な創意工夫に努めることが重要である。

ロ 積雪及び凍結に対する配慮

積雪及び凍結により移動の利便性及び安全性が損なわれる可能性がある場合は、積雪時及び路面凍結時の安全かつ円滑な移動のための措置を講ずるよう努めることが必要である。

ハ 特定事業に関する公的な支援措置の内容

基本構想に即して特定事業を円滑に実施するため公的な支援措置が講じられる場合には、その内容を明確にすることが重要である。

二 基本構想に即した特定事業計画の作成上の留意事項

施設設置管理者及び都道府県公安委員会が基本構想に即して特定事業計画を作成するに当たっては、早期作成の重要性を十分認識するとともに、協議会を活用することによって当事者である高齢者、障害者等を始め関係者の参画を図ること等により、関係者の意見が特定事業計画に十分に反映されるよう努めることが重要である。

ホ 基本構想作成後の特定事業その他の事業の実施状況の把握等

基本構想作成後、特定事業その他の事業が早期に、かつ、当該基本構想で明記された目標に沿って順調に進展するよう、市町村は、事業の実施状況の把握、これに係る情報提供、協議会の活用等による事業を実施すべき者との連絡調整の適切な実施等事業の進展に努めることが必要である。

ヘ 高齢者、障害者等への適切な情報提供

施設設置管理者及び都道府県公安委員会は、高齢者、障害者等に対して、重点整備地区における移動等円滑化のために必要な情報を適切に提供するよう努めることが重要である。

③ その他基本構想の作成及び事業の実施に当たっての留意事項

基本構想は、市町村の発意及び主体性に基づき自由な発想で作成されるものであるため、この基本方針の三に定めのない事項についても基本構想に記載することが望ましい。

四 移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

1 国の責務及び講ずべき措置

(1) 国の責務（スパイラルアップ及び心のバリアフリー）

国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要

な措置を講ずるよう努めることにより、スパイラルアップを図るものとする。
また、移動等円滑化を進めるためには、施設及び車両等の整備のみならず、国民の高齢者、障害者等に対する理解及び協力、すなわち国民の「心のバリアフリー」が不可欠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、その実施に関する国民の協力を求めるよう努める。

(2) 設備投資等に対する支援、情報提供の確保及び研究開発等

施設設置管理者等による移動等円滑化のための措置を促進するため、設備投資等に対する必要な支援措置を講ずる。

また、高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を確保するためには、施設設置管理者等による移動等円滑化のための事業の実施状況に関する情報が利用しやすい形で提供される必要があることから、国は、施設設置管理者等による移動等円滑化のための事業の実施状況に関する情報が確実に収集され、利用しやすいよう加工された上で、利用者に提供されるような環境の確保に努めることとする。

さらに、国は、移動等円滑化を目的とした施設及び車両等に係る新たな設備等（情報を提供する手法に係るものを含む。以下同じ。）の実用化及び標準化、既存の設備等の利便性及び安全性の向上、新たな設備等の導入に係るコストの低減化等のための調査及び情報通信技術等の研究開発の促進を図るとともに、それらの成果が幅広く活用されるよう、施設設置管理者等に提供するほか、地方公共団体による移動等円滑化のための施設の整備に対する主体的な取組を尊重しつつ、地方公共団体が選択可能な各種支援措置の整備を行う。

2 地方公共団体の責務及び講ずべき措置

地方公共団体は、地域住民の福祉の増進を図る観点から、国の施策に準じ、1に掲げる責務を果たすとともに、措置を講ずることが必要である。特に、地域の実情に即して、移動等円滑化のための事業に対する支援措置、移動等円滑化に関する地域住民の理解を深めるための広報活動等移動等円滑化を促進するために必要な措置を総合的かつ計画的に講ずるよう努めることが必要である。

なお、建築物の移動等円滑化に関しては、地方公共団体が所要の事項を条例に定めることにより、地域の実情に応じた建築物の移動等円滑化を図ることが可能な仕組みとなっているので、積極的な活用に努めることが必要である。また、建築物の部分のうち駅等に設けられる一定の要件を満たす通路等については、建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第五十二条第十四項第一号の規定による容積率制限の特例を受けることが可能であるので、同法に規定する

特定行政庁は、当該規定の適切な運用に努めることが重要である。

3 施設設置管理者以外の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置又は管理する者の責務

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ために、地下街、自由通路、駅前広場その他の高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において移動手段として利用し得る施設を設置し、又は管理する者においても、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めることが必要である。

4 国民の責務（心のバリアフリー）

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る高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、必要に応じ高齢者、障害者等の移動及び施設の利用を手助けすること等、高齢者、障害者等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。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

(平成18年法律第91号)

目次

- 第1章 総則（第1条・第2条）
 - 第2章 基本方針等（第3条—第7条）
 - 第3章 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置（第8条—第24条）
 - 第4章 重点整備地区における移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施（第25条—第40条）
 - 第5章 移動等円滑化経路協定（第41条—第51条）
 - 第6章 雑則（第52条—第58条）
 - 第7章 罰則（第59条—第64条）
- 附則

第1章 総則

（目的）

第1条 この法律は、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にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

（定義）

第2条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 高齢者、障害者等 高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう。

二 移動等円滑化 高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいう。

三 施設設置管理者 公共交通事業者等、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をいう。

四 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。

イ 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）による鉄道事業者（旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。）

ロ 軌道法（大正10年法律第76号）による軌道経営者（旅客の運送を行うものに限る。第23号ハにおいて同じ。）

ハ 道路運送法（昭和26年法律第183号）による一般乗合旅客自動車運送事業者（路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。以下この条において同じ。）及び一般乗用旅客自動車運送事業者

ニ 自動車ターミナル法（昭和34年法律第136号）によるバスターミナル事業を営む者

ホ 海上運送法（昭和24年法律第187号）による一般旅客定期航路事業（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。次号ニにおいて同じ。）を営む者

ヘ 航空法（昭和27年法律第231号）による本邦航空運送事業者（旅客の運送を行うものに限る。）

ト イからヘまでに掲げる者以外の者で次号イ、ニ又はホに掲げる旅客施設を設置し、又は管理するもの

五 旅客施設 次に掲げる施設であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう。

イ 鉄道事業法による鉄道施設

ロ 軌道法による軌道施設

ハ 自動車ターミナル法によるバスターミナル

ニ 海上運送法による輸送施設（船舶を除き、同法による一般旅客定期航路事業の用に供するものに限る。）

ホ 航空旅客ターミナル施設

六 特定旅客施設 旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当するものをいう。

七 車両等 公共交通事業者等が旅客の運送を行うためその事業の用に供する車両、自動車（一般乗合旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車にあっては道路運送法第5条第1項第三号に規定する路線定期運行の用に供するもの、一般乗用旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車にあっては高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車内に乗り込むことが可能なものその他主務省令で定めるものに限る。）、船舶及び航空機をいう。

八 道路管理者 道路法（昭和27年法律第180号）第18条第1項に規定する道路管理者をいう。

九 特定道路 移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路をいう。

十 路外駐車場管理者等 駐車場法（昭和32年法律第106号）第12条に規定する路外駐車場管理者又は都市計画法（昭和43年法律第100号）第4条第2項の都市計画区域外において特定路外駐車場を設置する者をいう。

十一 特定路外駐車場 駐車場法第2条第二号に規定する路外駐車場（道路法第2条第2項第六号に規定する自動車駐車場、都市公園法（昭和31年法律第79号）第2条第2項に規定する公園施設（以下「公園施設」という。）、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。）であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。

十二 公園管理者等 都市公園法第五条第一項に規定する公園管理者（以下「公園管理者」という。）又は同項の規定による許可を受けて公園施設（特定公園施設に限る。）を設け若しくは管理し、若しくは設け若しくは管理しようとする者をいう。

十三 特定公園施設 移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める公園施設をいう。

十四 建築主等 建築物の建築をしようとする者又は建築物の所有者、管理者若しくは占有者をいう。

十五 建築物 建築基準法（昭和25年法律第201号）第2条第一号に規定する建築物をいう。

十六 特定建築物 学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームその他の多数の者が利用する政令で定める建築物又はその部分をいい、これらに附属する建築物特定施設を含むものとする。

十七 特別特定建築物 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定めるものをいう。

十八 建築物特定施設 出入口、廊下、階段、エレベーター、便所、敷地内の通路、駐車場その他の建築物又はその敷地に設けられる施設で政令で定めるものをいう。

十九 建築 建築物を新築し、増築し、又は改築することをいう。

二十 所管行政庁 建築主事を置く市町村又は特別区の区域については当該市町村又は特別区の長をいい、その他の市町村又は特別区の区域については都道府県知事をいう。ただし、建築基準法第97条の2第1項又は第97条の3第1項の規定により建築主事を置く市町村又は特別区の区域内の政令で定める建築物については、都道府県知事とする。

二十一 重点整備地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。

イ 生活関連施設（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、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。

ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化のための事業が実施

されることが特に必要であると認められる地区であること。

ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

二十二 特定事業 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いう。

二十三 公共交通特定事業 次に掲げる事業をいう。

イ 特定旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業

ロ イに掲げる事業に伴う特定旅客施設の構造の変更に関する事業

ハ 特定車両（軌道経営者又は一般乗合旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うために使用する車両等をいう。以下同じ。）を床面の低いものとする事その他の特定車両に関する移動等円滑化のために必要な事業

二十四 道路特定事業 次に掲げる道路法による道路の新設又は改築に関する事業（これと併せて実施する必要がある移動等円滑化のための施設又は設備の整備に関する事業を含む。）をいう。

イ 歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識その他の移動等円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業

ロ 歩道の拡幅又は路面の構造の改善その他の移動等円滑化のために必要な道路の構造の改良に関する事業

二十五 路外駐車場特定事業 特定路外駐車場において実施する車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設その他の移動等円滑化のために必要な施設の整備に関する事業をいう。

二十六 都市公園特定事業 都市公園の移動等円滑化のために必要な特定公園施設の整備に関する事業をいう。

二十七 建築物特定事業 次に掲げる事業をいう。

イ 特別特定建築物（第14条第3項の条例で定める特定建築物を含む。ロにおいて同じ。）の移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備に関する事

業

□ 特定建築物（特別特定建築物を除き、その全部又は一部が生活関連経路であるものに限る。）における生活関連経路の移動等円滑化のために必要な建築物

特定施設の整備に関する事業

二十八 交通安全特定事業 次に掲げる事業をいう。

イ 高齢者、障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、道路交通法（昭和35年法律第105号）第9条の歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示その他の移動等円滑化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示（第36条第2項において「信号機等」という。）の同法第4条第1項の規定による設置に関する事業

□ 違法駐車行為（道路交通法第51条の2第1項の違法駐車行為をいう。以下この号において同じ。）に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動その他の移動等円滑化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止のための事業

第2章 基本方針等

（基本方針）

第3条 主務大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 基本方針には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項
- 二 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- 三 第25条第1項の基本構想の指針となるべき次に掲げる事項
 - イ 重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項
 - 重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項
- ハ 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基本的な事項

二 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項

ホ 二に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業（土地区画整理法（昭和29年法律第119号）による土地区画整理事業をいう。以下同じ。）、市街地再開発事業（都市再開発法（昭和44年法律第38号）による市街地再開発事業をいう。以下同じ。）その他の市街地開発事業（都市計画法第4条第7項に規定する市街地開発事業をいう。以下同じ。）に関し移動等円滑化のために考慮すべき基本的な事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する基本的な事項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

四 移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

3 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

（国の責務）

第4条 国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2 国は、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、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めなければならない。

（地方公共団体の責務）

第5条 地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために

必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（施設設置管理者等の責務）

第6条 施設設置管理者その他の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置し、又は管理する者は、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（国民の責務）

第7条 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について理解を深めるとともに、これらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保するために協力するよう努めなければならない。

第3章 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置

（公共交通事業者等の基準適合義務等）

第8条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、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主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4 公共交通事業者等は、高齢者、障害者等に対し、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報を適切に提供するよう努めなければならない。

5 公共交通事業者等は、その職員に対し、移動等円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。

（旅客施設及び車両等に係る基準適合性審査等）

第9条 主務大臣は、新設旅客施設等について鉄道事業法その他の法令の規定で政令で定めるものによる許可、認可その他の処分申請があった場合には、当該処分に係る法令に定める基準のほか、公共交通移動等円滑化基準に適合するかどうかを審査しなければならない。この場合において、主務大臣は、当該新設旅客施設等が公共交通移動等円滑化基準に適合しないと認めるときは、これらの規定による許可、認可その他の処分をしてはならない。

2 公共交通事業者等は、前項の申請又は鉄道事業法その他の法令の規定で政令で定めるものによる届出をしなければならない場合を除くほか、旅客施設の建設又は前条第1項の主務省令で定める大規模な改良を行おうとするときは、あらかじめ、主務省令で定めるところにより、その旨を主務大臣に届け出なければならない。その届け出た事項を変更しようとするときも、同様とする。

3 主務大臣は、新設旅客施設等のうち車両等（第1項の規定により審査を行うものを除く。）若しくは前項の政令で定める法令の規定若しくは同項の規定による届出に係る旅客施設について前条第1項の規定に違反している事実があり、又は新設旅客施設等について同条第2項の規定に違反している事実があると認めるときは、公共交通事業者等に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

（道路管理者の基準適合義務等）

第10条 道路管理者は、特定道路の新設又は改築を行うときは、当該特定道路（以下この条において「新設特定道路」という。）を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する主務省令で定める基準（以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 道路管理者は、その管理する新設特定道路を道路移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3 道路管理者は、その管理する道路（新設特定道路を除く。）を道路移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4 新設特定道路についての道路法第33条第1項及び第36条第2項の規定の適用については、これらの規定中「政令で定める基準」とあるのは「政令で定める基準及び高齢者、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)第2条第二号に規定する移動等円滑化のために必要なものとして国土交通省令で定める基準」と、同法第33条第1項中「同条第1項」とあるのは「前条第1項」とする。

(路外駐車場管理者等の基準適合義務等)

第11条 路外駐車場管理者等は、特定路外駐車場を設置するときは、当該特定路外駐車場(以下この条において「新設特定路外駐車場」という。)を、移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する主務省令で定める基準(以下「路外駐車場移動等円滑化基準」という。)に適合させなければならない。

2 路外駐車場管理者等は、その管理する新設特定路外駐車場を路外駐車場移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3 地方公共団体は、その地方の自然的社会的条件の特殊性により、前2項の規定のみによっては、高齢者、障害者等が特定路外駐車場を円滑に利用できるようにする目的を十分に達成することができないと認める場合においては、路外駐車場移動等円滑化基準に条例で必要な事項を付加することができる。

4 路外駐車場管理者等は、その管理する特定路外駐車場(新設特定路外駐車場を除く。)を路外駐車場移動等円滑化基準(前項の条例で付加した事項を含む。第53条第2項において同じ。)に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(特定路外駐車場に係る基準適合命令等)

第12条 路外駐車場管理者等は、特定路外駐車場を設置するときは、あらかじめ、主務省令で定めるところにより、その旨を都道府県知事(地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の19第1項の指定都市、同法第252条の22第1項の中核市及び同法第252条の26の3第1項の特例市)に届け出なければならない。ただし、駐車場法第12条の規定による届出をしなければならない場合にあつては、同条の規定により知事等に提出すべき届出書に主務省令で定める書面を添付して届け出たときは、この限りでない。

2 前項本文の規定により届け出た事項を変更しようとするときも、同項と同様とする。

3 知事等は、前条第1項から第3項までの規定に違反している事実があると認めるときは、路外駐車場管理者等に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

（公園管理者等の基準適合義務等）

第13条 公園管理者等は、特定公園施設の新設、増設又は改築を行うときは、当該特定公園施設（以下この条において「新設特定公園施設」という。）を、移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する主務省令で定める基準（以下この条において「都市公園移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 公園管理者は、新設特定公園施設について都市公園法第5条第1項の規定による許可の申請があった場合には、同法第4条に定める基準のほか、都市公園移動等円滑化基準に適合するかどうかを審査しなければならない。この場合において、公園管理者は、当該新設特定公園施設が都市公園移動等円滑化基準に適合しないと認めるときは、同項の規定による許可をしてはならない。

3 公園管理者等は、その管理する新設特定公園施設を都市公園移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

4 公園管理者等は、その管理する特定公園施設（新設特定公園施設を除く。）を都市公園移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（特別特定建築物の建築主等の基準適合義務等）

第14条 建築主等は、特別特定建築物の政令で定める規模以上の建築（用途の変更をして特別特定建築物にすることを含む。以下この条において同じ。）をしようとするときは、当該特別特定建築物（次項において「新築特別特定建築物」という。）を、移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する政令で定める基準（以下「建築物移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2 建築主等は、その所有し、管理し、又は占有する新築特別特定建築物を建築物移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3 地方公共団体は、その地方の自然的社会的条件の特殊性により、前2項の規定のみによっては、高齢者、障害者等が特定建築物を円滑に利用できるようにする目的を十分に達成することができないと認める場合においては、特別特定建築物に条例で定める特定建築物を追加し、第1項の建築の規模を条例で同項の政令で定める規模未満で別に定め、又は建築物移動等円滑化基準に条例で必要な事項を付加することができる。

4 前3項の規定は、建築基準法第6条第1項に規定する建築基準関係規定とみなす。

5 建築主等（第1項から第3項までの規定が適用される者を除く。）は、その建築をしようとし、又は所有し、管理し、若しくは占有する特別特定建築物（同項の条例で定める特定建築物を含む。以下同じ。）を建築物移動等円滑化基準（同項の条例で付加した事項を含む。第17条第3項第1号を除き、以下同じ。）に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（特別特定建築物に係る基準適合命令等）

第15条 所管行政庁は、前条第1項から第3項までの規定に違反している事実があると認めるときは、建築主等に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 国、都道府県又は建築主事を置く市町村の特別特定建築物については、前項の規定は、適用しない。この場合において、所管行政庁は、国、都道府県又は建築主事を置く市町村の特別特定建築物が前条第1項から第3項までの規定に違反している事実があると認めるときは、直ちに、その旨を当該特別特定建築物を管理する機関の長に通知し、前項に規定する措置をとるべきことを要請しなければならない。

3 所管行政庁は、前条第5項に規定する措置の適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、建築主等に対し、建築物移動等円滑化基準を勘案して、特別特定建築物の設計及び施工に係る事項その他の移動等円滑化に係る事項について必要な指導及び助言をすることができる。

（特定建築物の建築主等の努力義務等）

第16条 建築主等は、特定建築物（特別特定建築物を除く。以下この条において同じ。）の建築（用途の変更をして特定建築物にすることを含む。次条第1

項において同じ。)をしようとするときは、当該特定建築物を建築物移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2 建築主等は、特定建築物の建築物特定施設の修繕又は模様替をしようとするときは、当該建築物特定施設を建築物移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

3 所管行政庁は、特定建築物について前2項に規定する措置の適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、建築主等に対し、建築物移動等円滑化基準を勘案して、特定建築物又はその建築物特定施設の設計及び施工に係る事項について必要な指導及び助言をすることができる。

(特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定)

第17条 建築主等は、特定建築物の建築、修繕又は模様替(修繕又は模様替にあつては、建築物特定施設に係るものに限る。以下「建築等」という。)をしようとするときは、主務省令で定めるところにより、特定建築物の建築等及び維持保全の計画を作成し、所管行政庁の認定を申請することができる。

2 前項の計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- 一 特定建築物の位置
- 二 特定建築物の延べ面積、構造方法及び用途並びに敷地面積
- 三 計画に係る建築物特定施設の構造及び配置並びに維持保全に関する事項
- 四 特定建築物の建築等の事業に関する資金計画
- 五 その他主務省令で定める事項

3 所管行政庁は、第1項の申請があつた場合において、当該申請に係る特定建築物の建築等及び維持保全の計画が次に掲げる基準に適合すると認めるときは、認定をすることができる。

- 一 前項第三号に掲げる事項が、建築物移動等円滑化基準を超え、かつ、高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき主務省令で定める建築物特定施設の構造及び配置に関する基準に適合すること。
- 二 前項第四号に掲げる資金計画が、特定建築物の建築等の事業を確実に遂行するため適切なものであること。

4 前項の認定の申請をする者は、所管行政庁に対し、当該申請に併せて、建築基準法第6条第1項（同法第87条第1項において準用する場合を含む。第7項において同じ。）の規定による確認の申請書を提出して、当該申請に係る特定建築物の建築等の計画が同法第6条第1項の建築基準関係規定に適合する旨の建築主事の通知（以下この条において「適合通知」という。）を受けよう申し出ることができる。

5 前項の申出を受けた所管行政庁は、速やかに当該申出に係る特定建築物の建築等の計画を建築主事に通知しなければならない。

6 建築基準法第18条第3項の規定は、建築主事が前項の通知を受けた場合について準用する。この場合においては、建築主事は、申請に係る特定建築物の建築等の計画が第14条第1項の規定に適合するかどうかを審査することを要しないものとする。

7 所管行政庁が、適合通知を受けて第3項の認定をしたときは、当該認定に係る特定建築物の建築等の計画は、建築基準法第6条第1項の規定による確認済証の交付があったものとみなす。

8 建築基準法第12条第7項、第93条及び第93条の2の規定は、建築主事が適合通知をする場合について準用する。

（特定建築物の建築等及び維持保全の計画の変更）

第18条 前条第3項の認定を受けた者（以下「認定建築主等」という。）は、当該認定を受けた計画の変更（主務省令で定める軽微な変更を除く。）をしようとするときは、所管行政庁の認定を受けなければならない。

2 前条の規定は、前項の場合について準用する。

（認定特定建築物の容積率の特例）

第19条 建築基準法第52条第1項、第2項、第7項、第12項及び第14項、第57条の2第3項第二号、第57条の3第2項、第59条第1項及び第3項、第59条の2第1項、第60条第1項、第60条の2第1項及び第4項、第68条の3第1項、第68条の4、第68条の5（第一号イを除く。）、第68条の5の2第1項（第一号ロを除く。）、第68条の5の3（第一号ロを除く。）、第68条の5の4第1項第一号ロ、第68条の8、第68条の9第1項、第8

6条第3項及び第4項、第86条の2第2項及び第3項、第86条の5第3項並びに第86条の6第1項に規定する建築物の容積率（同法第59条第1項、第60条の2第1項及び第68条の9第1項に規定するものについては、これらの規定に規定する建築物の容積率の最高限度に係る場合に限る。）の算定の基礎となる延べ面積には、同法第52条第3項及び第6項に定めるもののほか、第17条第3項の認定を受けた計画（前条第1項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの。第21条において同じ。）に係る特定建築物（以下「認定特定建築物」という。）の建築物特定施設の床面積のうち、移動等円滑化の措置をとることにより通常の建築物の建築物特定施設の床面積を超えることとなる場合における政令で定める床面積は、算入しないものとする。

（認定特定建築物の表示等）

第20条 認定建築主等は、認定特定建築物の建築等をしたときは、当該認定特定建築物、その敷地又はその利用に関する広告その他の主務省令で定めるもの（次項において「広告等」という。）に、主務省令で定めるところにより、当該認定特定建築物が第17条第3項の認定を受けている旨の表示を付することができる。

2 何人も、前項の規定による場合を除くほか、建築物、その敷地又はその利用に関する広告等に、同項の表示又はこれと紛らわしい表示を付してはならない。

（認定建築主等に対する改善命令）

第21条 所管行政庁は、認定建築主等が第17条第3項の認定を受けた計画に従って認定特定建築物の建築等又は維持保全を行っていないと認めるときは、当該認定建築主等に対し、その改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

（特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定の取消し）

第22条 所管行政庁は、認定建築主等が前条の規定による処分に違反したときは、第17条第3項の認定を取り消すことができる。

（既存の特定建築物に設けるエレベーターについての建築基準法の特例）

第23条 この法律の施行の際現に存する特定建築物に専ら車いすを使用している者の利用に供するエレベーターを設置する場合において、当該エレベーターが次に掲げる基準に適合し、所管行政庁が防火上及び避難上支障がないと認

めたときは、当該特定建築物に対する建築基準法第27条第1項、第61条及び第62条第1項の規定の適用については、当該エレベーターの構造は耐火構造（同法第2条第七号に規定する耐火構造をいう。）とみなす。

- 一 エレベーター及び当該エレベーターの設置に係る特定建築物の主要構造部の部分の構造が主務省令で定める安全上及び防火上の基準に適合していること。
- 二 エレベーターの制御方法及びその作動状態の監視方法が主務省令で定める安全上の基準に適合していること。

2 建築基準法第93条第1項本文及び第2項の規定は、前項の規定により所管行政庁が防火上及び避難上支障がないと認める場合について準用する。

（高齢者、障害者等が円滑に利用できる建築物の容積率の特例）

第24条 建築物特定施設（建築基準法第52条第6項に規定する共同住宅の共用の廊下及び階段を除く。）の床面積が高齢者、障害者等の円滑な利用を確保するため通常の床面積よりも著しく大きい建築物で、主務大臣が高齢者、障害者等の円滑な利用を確保する上で有効と認めて定める基準に適合するものについては、当該建築物を同条第14項第一号に規定する建築物とみなして、同項の規定を適用する。

第4章 重点整備地区における移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

（移動等円滑化基本構想）

第25条 市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（第5項を除き、以下「基本構想」という。）を作成することができる。

2 基本構想には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 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
- 二 重点整備地区の位置及び区域
- 三 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
- 四 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設につ

いて移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項（旅客施設の所在地を含まない重点整備地区にあっては、当該重点整備地区と同一の市町村の区域内に所在する特定旅客施設との間の円滑な移動のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項を含む。）

五 前号に掲げる事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動等円滑化のために考慮すべき事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項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

3 市町村は、特定旅客施設の所在地を含む重点整備地区について基本構想を作成する場合には、当該基本構想に当該特定旅客施設を前項第三号及び第四号の生活関連施設として定めなければならない。

4 基本構想には、道路法第12条ただし書及び第15条並びに道路法の一部を改正する法律（昭和39年法律第163号。以下「昭和39年道路法改正法」という。）附則第3項の規定にかかわらず、国道（道路法第3条第二号の一般国道をいう。以下同じ。）又は都道府県道（道路法第3条第三号の都道府県道をいう。第32条第1項において同じ。）（道路法第12条ただし書及び第15条並びに昭和39年道路法改正法附則第3項の規定により都道府県が新設又は改築を行うこととされているもの（道路法第17条第1項又は第2項の規定により同条第1項の指定市又は同条第2項の指定市以外の市が行うこととされているものを除く。）に限る。以下同じ。）に係る道路特定事業を実施する者として、市町村（他の市町村又は道路管理者と共同して実施する場合にあっては、市町村及び他の市町村又は道路管理者。第32条において同じ。）を定めることができる。

5 第1項の基本的な構想は、都市計画及び都市計画法第18条の2の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれ、かつ、地方自治法第2条第4項の基本構想に即したものでなければならない。

6 市町村は、基本構想を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

7 市町村は、基本構想を作成しようとするときは、これに定めようとする特

定事業に関する事項について、次条第1項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する施設設置管理者及び都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）と協議をしなければならない。

8 市町村は、次条第1項の協議会が組織されていない場合には、基本構想を作成するに当たり、あらかじめ、関係する施設設置管理者及び公安委員会に対し、特定事業に関する事項について基本構想の案を作成し、当該市町村に提出するよう求めることができる。

9 前項の案の提出を受けた市町村は、基本構想を作成するに当たっては、当該案の内容が十分に反映されるよう努めるものとする。

10 市町村は、基本構想を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県並びに関係する施設設置管理者及び公安委員会に、基本構想を送付しなければならない。

11 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により基本構想の送付を受けたときは、市町村に対し、必要な助言をすることができる。

12 第6項から前項までの規定は、基本構想の変更について準用する。

（協議会）

第26条 基本構想を作成しようとする市町村は、基本構想の作成に関する協議及び基本構想の実施に係る連絡調整を行うための協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- 一 基本構想を作成しようとする市町村
- 二 関係する施設設置管理者、公安委員会その他基本構想に定めようとする特定事業その他の事業を実施すると見込まれる者
- 三 高齢者、障害者等、学識経験者その他の当該市町村が必要と認める者

3 第1項の規定により協議会を組織する市町村は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知するものとする。

4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。

5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。

6 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（基本構想の作成等の提案）

第27条 次に掲げる者は、市町村に対して、基本構想の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る基本構想の素案を作成して、これを提示しなければならない。

一 施設設置管理者、公安委員会その他基本構想に定めようとする特定事業その他の事業を実施しようとする者

二 高齢者、障害者等その他の生活関連施設又は生活関連経路を構成する一般交通用施設の利用に関し利害関係を有する者

2 前項の規定による提案を受けた市町村は、当該提案に基づき基本構想の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、基本構想の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

（公共交通特定事業の実施）

第28条 第25条第1項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する公共交通事業者等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して公共交通特定事業を実施するための計画（以下「公共交通特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該公共交通特定事業を実施するものとする。

2 公共交通特定事業計画においては、実施しようとする公共交通特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。

一 公共交通特定事業を実施する特定旅客施設又は特定車両

二 公共交通特定事業の内容

三 公共交通特定事業の実施予定期間並びにその実施に必要な資金の額及びそ

の調達方法

四 その他公共交通特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

3 公共交通事業者等は、公共交通特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村及び施設設置管理者の意見を聴かなければならない。

4 公共交通事業者等は、公共交通特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村及び施設設置管理者に送付しなければならない。

5 前2項の規定は、公共交通特定事業計画の変更について準用する。

(公共交通特定事業計画の認定)

第29条 公共交通事業者等は、主務省令で定めるところにより、主務大臣に対し、公共交通特定事業計画が重点整備地区における移動等円滑化を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 主務大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、前条第2項第二号に掲げる事項が基本方針及び公共交通移動等円滑化基準に照らして適切なものであり、かつ、同号及び同項第三号に掲げる事項が当該公共交通特定事業を確実に遂行するために技術上及び資金上適切なものであると認めるときは、その認定をするものとする。

3 前項の認定を受けた者は、当該認定に係る公共交通特定事業計画を変更しようとするときは、主務大臣の認定を受けなければならない。

4 第2項の規定は、前項の認定について準用する。

5 主務大臣は、第2項の認定を受けた者が当該認定に係る公共交通特定事業計画（第3項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの。次条において同じ。）に従って公共交通特定事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

(公共交通特定事業計画に係る地方債の特例)

第30条 地方公共団体が、前条第2項の認定に係る公共交通特定事業計画に基づく公共交通特定事業で主務省令で定めるものに関する助成を行おうとする場合においては、当該助成に要する経費であって地方財政法（昭和23年法律

第109号) 第5条各号に規定する経費のいずれにも該当しないものは、同条第五号に規定する経費とみなす。

(道路特定事業の実施)

第31条 第25条第1項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する道路管理者は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して道路特定事業を実施するための計画(以下「道路特定事業計画」という。)を作成し、これに基づき、当該道路特定事業を実施するものとする。

2 道路特定事業計画においては、基本構想において定められた道路特定事業について定めるほか、当該重点整備地区内の道路において実施するその他の道路特定事業について定めることができる。

3 道路特定事業計画においては、実施しようとする道路特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 道路特定事業を実施する道路の区間
- 二 前号の道路の区間ごとに実施すべき道路特定事業の内容及び実施予定期間
- 三 その他道路特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

4 道路管理者は、道路特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村、施設設置管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

5 道路管理者は、道路特定事業計画において、道路法第20条第1項に規定する他の工作物について実施し、又は同法第23条第1項の規定に基づき実施する道路特定事業について定めるときは、あらかじめ、当該道路特定事業を実施する工作物又は施設の管理者と協議しなければならない。この場合において、当該道路特定事業の費用の負担を当該工作物又は施設の管理者に求めるときは、当該道路特定事業計画に当該道路特定事業の実施に要する費用の概算及び道路管理者と当該工作物又は施設の管理者との分担割合を定めるものとする。

6 道路管理者は、道路特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村、施設設置管理者及び公安委員会並びに前項に規定する工作物又は施設の管理者に送付しなければならない。

7 前3項の規定は、道路特定事業計画の変更について準用する。

(市町村による国道等に係る道路特定事業の実施)

第32条 第25条第4項の規定により基本構想において道路特定事業を実施する者として市町村（道路法第17条第1項の指定市を除く。以下この条及び第55条から第57条までにおいて同じ。）が定められたときは、前条第1項、同法第12条ただし書及び第15条並びに昭和39年道路法改正法附則第3項の規定にかかわらず、市町村は、単独で又は他の市町村若しくは道路管理者と共同して、国道又は都道府県道に係る道路特定事業計画を作成し、これに基づき、当該道路特定事業を実施するものとする。

2 前条第2項から第7項までの規定は、前項の場合について準用する。この場合において、同条第4項から第6項までの規定中「道路管理者」とあるのは、「次条第1項の規定により道路特定事業を実施する市町村（他の市町村又は道路管理者と共同して実施する場合にあっては、市町村及び他の市町村又は道路管理者）」と読み替えるものとする。

3 市町村は、第1項の規定により国道に係る道路特定事業を実施しようとする場合においては、主務省令で定めるところにより、主務大臣の認可を受けなければならない。ただし、主務省令で定める軽易なものについては、この限りでない。

4 市町村は、第1項の規定により道路特定事業に関する工事を行おうとするとき、及び当該道路特定事業に関する工事の全部又は一部を完了したときは、主務省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

5 市町村は、第1項の規定により道路特定事業を実施する場合においては、政令で定めるところにより、当該道路の道路管理者に代わってその権限を行うものとする。

6 市町村が第1項の規定により道路特定事業を実施する場合には、その実施に要する費用の負担並びにその費用に関する国の補助及び交付金の交付については、都道府県が自ら当該道路特定事業を実施するものとみなす。

7 前項の規定により国が当該都道府県に対し交付すべき負担金、補助金及び交付金は、市町村に交付するものとする。

8 前項の場合には、市町村は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）の規定の適用については、同法第2条第3項に規定する補助事業者等とみなす。

（路外駐車場特定事業の実施）

第33条 第25条第1項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する路外駐車場管理者等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して路外駐車場特定事業を実施するための計画（以下この条において「路外駐車場特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該路外駐車場特定事業を実施するものとする。

2 路外駐車場特定事業計画においては、実施しようとする路外駐車場特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 路外駐車場特定事業を実施する特定路外駐車場
- 二 路外駐車場特定事業の内容及び実施予定期間
- 三 その他路外駐車場特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

3 路外駐車場管理者等は、路外駐車場特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村及び施設設置管理者の意見を聴かなければならない。

4 路外駐車場管理者等は、路外駐車場特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村及び施設設置管理者に送付しなければならない。

5 前2項の規定は、路外駐車場特定事業計画の変更について準用する。

（都市公園特定事業の実施）

第34条 第25条第1項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する公園管理者等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して都市公園特定事業を実施するための計画（以下この条において「都市公園特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該都市公園特定事業を実施するものとする。ただし、都市公園法第5条第1項の規定による許可を受けて公園施設（特定公園施設に限る。）を設け若しくは管理し、又は設け若しくは管理しようとする者が都市公園特定事業計画を作成する場合にあっては、公園管理者と共同して作

成するものとする。

2 都市公園特定事業計画においては、実施しようとする都市公園特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 都市公園特定事業を実施する都市公園
- 二 都市公園特定事業の内容及び実施予定期間
- 三 その他都市公園特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

3 公園管理者等は、都市公園特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村及び施設設置管理者の意見を聴かなければならない。

4 公園管理者は、都市公園特定事業計画において、都市公園法第5条の2第1項に規定する他の工作物について実施する都市公園特定事業について定めるときは、あらかじめ、当該他の工作物の管理者と協議しなければならない。この場合において、当該都市公園特定事業の費用の負担を当該他の工作物の管理者に求めるときは、当該都市公園特定事業計画に当該都市公園特定事業の実施に要する費用の概算及び公園管理者と当該他の工作物の管理者との分担割合を定めるものとする。

5 公園管理者等は、都市公園特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村及び施設設置管理者並びに前項に規定する他の工作物の管理者に送付しなければならない。

6 前3項の規定は、都市公園特定事業計画の変更について準用する。

（建築物特定事業の実施）

第35条 第25条第1項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する建築主等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して建築物特定事業を実施するための計画（以下この条において「建築物特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該建築物特定事業を実施するものとする。

2 建築物特定事業計画においては、実施しようとする建築物特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 建築物特定事業を実施する特定建築物

- 二 建築物特定事業の内容
- 三 建築物特定事業の実施予定期間並びにその実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 四 その他建築物特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

3 建築主等は、建築物特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村及び施設設置管理者の意見を聴かなければならない。

4 建築主等は、建築物特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村及び施設設置管理者に送付しなければならない。

5 建築主事を置かない市町村の市町村長は、前項の規定により送付された建築物特定事業計画を都道府県知事に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、建築物特定事業計画の変更について準用する。

（交通安全特定事業の実施）

第36条 第25条第1項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する公安委員会は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して交通安全特定事業を実施するための計画（以下「交通安全特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該交通安全特定事業を実施するものとする。

2 前項の交通安全特定事業（第2条第二十八号イに掲げる事業に限る。）は、当該交通安全特定事業により設置される信号機等が、重点整備地区における移動等円滑化のために必要な信号機等に関する主務省令で定める基準に適合するよう実施されなければならない。

3 交通安全特定事業計画においては、実施しようとする交通安全特定事業について次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 交通安全特定事業を実施する道路の区間
- 二 前号の道路の区間ごとに実施すべき交通安全特定事業の内容及び実施予定期間
- 三 その他交通安全特定事業の実施に際し配慮すべき重要事項

4 公安委員会は、交通安全特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ

め、関係する市町村及び道路管理者の意見を聴かなければならない。

5 公安委員会は、交通安全特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係する市町村及び道路管理者に送付しなければならない。

6 前2項の規定は、交通安全特定事業計画の変更について準用する。

(生活関連施設又は一般交通用施設の整備等)

第37条 国及び地方公共団体は、基本構想において定められた生活関連施設又は一般交通用施設の整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業の施行その他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2 基本構想において定められた生活関連施設又は一般交通用施設の管理者(国又は地方公共団体を除く。)は、当該基本構想の達成に資するよう、その管理する施設について移動等円滑化のための事業の実施に努めなければならない。

(基本構想に基づく事業の実施に係る命令等)

第38条 市町村は、第28条第1項の公共交通特定事業、第33条第1項の路外駐車場特定事業、第34条第1項の都市公園特定事業(公園管理者が実施すべきものを除く。)又は第35条第1項の建築物特定事業(国又は地方公共団体が実施すべきものを除く。)(以下この条において「公共交通特定事業等」と総称する。)が実施されていないと認めるときは、当該公共交通特定事業等を実施すべき者に対し、その実施を要請することができる。

2 市町村は、前項の規定による要請を受けた者が当該要請に応じないときは、その旨を主務大臣等(公共交通特定事業にあつては主務大臣、路外駐車場特定事業にあつては知事等、都市公園特定事業にあつては公園管理者、建築物特定事業にあつては所管行政庁。以下この条において同じ。)に通知することができる。

3 主務大臣等は、前項の規定による通知があつた場合において、第1項の規定による要請を受けた者が正当な理由がなく公共交通特定事業等を実施していないと認めるときは、当該要請を受けた者に対し、当該公共交通特定事業等を実施すべきことを勧告することができる。

4 主務大臣等は、前項の規定による勧告を受けた者が正当な理由がなくそ

の勧告に係る措置を講じない場合において、当該勧告を受けた者の事業について移動等円滑化を阻害している事実があると認めるときは、第9条第3項、第12条第3項及び第15条第1項の規定により違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる場合を除くほか、当該勧告を受けた者に対し、移動等円滑化のために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(土地区画整理事業の換地計画において定める保留地の特例)

第39条 基本構想において定められた土地区画整理事業であって土地区画整理法第3条第4項、第3条の2又は第3条の3の規定により施行するものの換地計画(基本構想において定められた重点整備地区の区域内の宅地について定められたものに限る。)においては、重点整備地区の区域内の住民その他の者の共同の福祉又は利便のために必要な生活関連施設又は一般交通用施設で国、地方公共団体、公共交通事業者等その他政令で定める者が設置するもの(同法第2条第5項に規定する公共施設を除き、基本構想において第25条第2項第五号に掲げる事項として土地区画整理事業の実施に関しその整備を考慮すべきものと定められたものに限る。)の用に供するため、一定の土地を換地として定めず、その土地を保留地として定めることができる。この場合においては、当該保留地の地積について、当該土地区画整理事業を施行する土地の区域内の宅地について所有権、地上権、永小作権、賃借権その他の宅地を使用し、又は収益することができる権利を有するすべての者の同意を得なければならない。

2 土地区画整理法第104条第1項及び第108条第1項の規定は、前項の規定により換地計画において定められた保留地について準用する。この場合において、同条第1項中「第3条第4項若しくは第5項」とあるのは、「第3条第4項」と読み替えるものとする。

3 施行者は、第1項の規定により換地計画において定められた保留地を処分したときは、土地区画整理法第103条第4項の規定による公告があった日における従前の宅地について所有権、地上権、永小作権、賃借権その他の宅地を使用し、又は収益することができる権利を有する者に対して、政令で定める基準に従い、当該保留地の対価に相当する金額を交付しなければならない。同法第109条第2項の規定は、この場合について準用する。

4 土地区画整理法第85条第5項の規定は、この条の規定による処分及び決定について準用する。

5 第1項に規定する土地区画整理事業に関する土地区画整理法第123条、第126条、第127条の2及び第129条の規定の適用については、同項から第3項までの規定は、同法の規定とみなす。

(地方債についての配慮)

第40条 地方公共団体が、基本構想を達成するために行う事業に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政事情が許す限り、特別の配慮をするものとする。

第5章 移動等円滑化経路協定

(移動等円滑化経路協定の締結等)

第41条 重点整備地区内の一団の土地の所有者及び建築物その他の工作物の所有を目的とする借地権その他の当該土地を使用する権利(臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかなものを除く。以下「借地権等」という。)を有する者(土地区画整理法第98条第1項(大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法(昭和50年法律第67号。第45条第2項において「大都市住宅等供給法」という。))第83条において準用する場合を含む。以下この章において同じ。)の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地の所有者及び借地権等を有する者。以下この章において「土地所有者等」と総称する。)は、その全員の合意により、当該土地の区域における移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定(以下「移動等円滑化経路協定」という。)を締結することができる。ただし、当該土地(土地区画整理法第98条第1項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地)の区域内に借地権等の目的となっている土地がある場合(当該借地権等が地下又は空間について上下の範囲を定めて設定されたもので、当該土地の所有者が当該土地を使用している場合を除く。)においては、当該借地権等の目的となっている土地の所有者の合意を要しない。

2 移動等円滑化経路協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 移動等円滑化経路協定の目的となる土地の区域(以下「移動等円滑化経路協定区域」という。)及び経路の位置
- 二 次に掲げる移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する事項のうち、

必要なもの

- イ 前号の経路における移動等円滑化に関する基準
- ロ 前号の経路を構成する施設（エレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備を含む。）の整備又は管理に関する事項
- ハ その他移動等円滑化のための経路の整備又は管理に関する事項

三 移動等円滑化経路協定の有効期間

四 移動等円滑化経路協定に違反した場合の措置

3 移動等円滑化経路協定は、市町村長の認可を受けなければならない。

（認可の申請に係る移動等円滑化経路協定の縦覧等）

第42条 市町村長は、前条第三項の認可の申請があったときは、主務省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該移動等円滑化経路協定を公告の日から2週間関係人の縦覧に供さなければならない。

2 前項の規定による公告があったときは、関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、当該移動等円滑化経路協定について、市町村長に意見書を提出することができる。

（移動等円滑化経路協定の認可）

第43条 市町村長は、第41条第3項の認可の申請が次の各号のいずれにも該当するときは、同項の認可をしなければならない。

- 一 申請手続が法令に違反しないこと。
- 二 土地又は建築物その他の工作物の利用を不当に制限するものでないこと。
- 三 第41条第2項各号に掲げる事項について主務省令で定める基準に適合するものであること。

2 建築主事を置かない市町村の市町村長は、第41条第2項第二号に掲げる事項に建築物に関するものを定めた移動等円滑化経路協定について同条第3項の認可をしようとするときは、前条第2項の規定により提出された意見書を添えて、都道府県知事に協議し、その同意を得なければならない。

3 市町村長は、第41条第3項の認可をしたときは、主務省令で定めるところ

ろにより、その旨を公告し、かつ、当該移動等円滑化経路協定を当該市町村の事務所に備えて公衆の縦覧に供するとともに、移動等円滑化経路協定区域である旨を当該移動等円滑化経路協定区域内に明示しなければならない。

（移動等円滑化経路協定の変更）

第44条 移動等円滑化経路協定区域内における土地所有者等（当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばない者を除く。）は、移動等円滑化経路協定において定めた事項を変更しようとする場合においては、その全員の合意をもってその旨を定め、市町村長の認可を受けなければならない。

2 前2条の規定は、前項の変更の認可について準用する。

（移動等円滑化経路協定区域からの除外）

第45条 移動等円滑化経路協定区域内の土地（土地区画整理法第98条第1項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地）で当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばない者の所有するものの全部又は一部について借地権等が消滅した場合においては、当該借地権等の目的となっていた土地（同項の規定により仮換地として指定された土地に対応する従前の土地にあっては、当該土地についての仮換地として指定された土地）は、当該移動等円滑化経路協定区域から除外されるものとする。

2 移動等円滑化経路協定区域内の土地で土地区画整理法第98条第1項の規定により仮換地として指定されたものが、同法第86条第1項の換地計画又は大都市住宅等供給法第72条第1項の換地計画において当該土地に対応する従前の土地についての換地として定められず、かつ、土地区画整理法第91条第3項（大都市住宅等供給法第82条第1項において準用する場合を含む。）の規定により当該土地に対応する従前の土地の所有者に対してその共有持分を与えるように定められた土地としても定められなかったときは、当該土地は、土地区画整理法第103条第4項（大都市住宅等供給法第83条において準用する場合を含む。）の公告があった日が終了した時において当該移動等円滑化経路協定区域から除外されるものとする。

3 前2項の規定により移動等円滑化経路協定区域内の土地が当該移動等円滑化経路協定区域から除外された場合においては、当該借地権等を有していた者又は当該仮換地として指定されていた土地に対応する従前の土地に係る土地所有者等（当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばない者を除く。）は、遅滞なく、

その旨を市町村長に届け出なければならない。

4 第43条第3項の規定は、前項の規定による届出があった場合その他市町村長が第1項又は第2項の規定により移動等円滑化経路協定区域内の土地が当該移動等円滑化経路協定区域から除外されたことを知った場合について準用する。

（移動等円滑化経路協定の効力）

第46条 第43条第3項（第44条第2項において準用する場合を含む。）の規定による認可の公告のあった移動等円滑化経路協定は、その公告のあった後において当該移動等円滑化経路協定区域内の土地所有者等となった者（当該移動等円滑化経路協定について第41条第1項又は第44条第1項の規定による合意をしなかった者の有する土地の所有権を承継した者を除く。）に対しても、その効力があるものとする。

（移動等円滑化経路協定の認可の公告のあった後移動等円滑化経路協定に加わる手続等）

第47条 移動等円滑化経路協定区域内の土地の所有者（土地区画整理法第98条第1項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地の所有者）で当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばないものは、第43条第3項（第44条第2項において準用する場合を含む。）の規定による認可の公告があった後いつでも、市町村長に対して書面でその意思を表示することによって、当該移動等円滑化経路協定に加わることができる。

2 第43条第3項の規定は、前項の規定による意思の表示があった場合について準用する。

3 移動等円滑化経路協定は、第1項の規定により当該移動等円滑化経路協定に加わった者がその時において所有し、又は借地権等を有していた当該移動等円滑化経路協定区域内の土地（土地区画整理法第98条第1項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地）について、前項において準用する第43条第3項の規定による公告のあった後において土地所有者等となった者（前条の規定の適用がある者を除く。）に対しても、その効力があるものとする。

（移動等円滑化経路協定の廃止）

第48条 移動等円滑化経路協定区域内の土地所有者等（当該移動等円滑化経路協定の効力が及ばない者を除く。）は、第41条第3項又は第44条第1項の認可を受けた移動等円滑化経路協定を廃止しようとする場合においては、その過半数の合意をもってその旨を定め、市町村長の認可を受けなければならない。

2 市町村長は、前項の認可をしたときは、その旨を公告しなければならない。

（土地の共有者等の取扱い）

第49条 土地又は借地権等が数人の共有に属するときは、第41条第1項、第44条第1項、第47条第1項及び前条第1項の規定の適用については、合わせて一の所有者又は借地権等を有する者とみなす。

（一の所有者による移動等円滑化経路協定の設定）

第50条 重点整備地区内の一団の土地で、一の所有者以外に土地所有者等が存しないものの所有者は、移動等円滑化のため必要があると認めるときは、市町村長の認可を受けて、当該土地の区域を移動等円滑化経路協定区域とする移動等円滑化経路協定を定めることができる。

2 市町村長は、前項の認可の申請が第43条第1項各号のいずれにも該当し、かつ、当該移動等円滑化経路協定が移動等円滑化のため必要であると認める場合に限り、前項の認可をするものとする。

3 第43条第2項及び第3項の規定は、第1項の認可について準用する。

4 第1項の認可を受けた移動等円滑化経路協定は、認可の日から起算して3年以内において当該移動等円滑化経路協定区域内の土地に2以上の土地所有者等が存することになった時から、第43条第3項の規定による認可の公告のあった移動等円滑化経路協定と同一の効力を有する移動等円滑化経路協定となる。

（借主の地位）

第51条 移動等円滑化経路協定に定める事項が建築物その他の工作物の借主の権限に係る場合においては、その移動等円滑化経路協定については、当該建築物その他の工作物の借主を土地所有者等とみなして、この章の規定を適用する。

第6章 雑則

(資金の確保等)

第52条 国は、移動等円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

2 国は、移動等円滑化に関する情報提供の確保並びに研究開発の推進及びその成果の普及に努めなければならない。

(報告及び立入検査)

第53条 主務大臣は、この法律の施行に必要な限度において、主務省令で定めるところにより、公共交通事業者等に対し、移動等円滑化のための事業に関し報告をさせ、又はその職員に、公共交通事業者等の事務所その他の事業場若しくは車両等に立ち入り、旅客施設、車両等若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

2 知事等は、この法律の施行に必要な限度において、路外駐車場管理者等に対し、特定路外駐車場の路外駐車場移動等円滑化基準への適合に関する事項に関し報告をさせ、又はその職員に、特定路外駐車場若しくはその業務に係のある場所に立ち入り、特定路外駐車場の施設若しくは業務に関し検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

3 所管行政庁は、この法律の施行に必要な限度において、政令で定めるところにより、建築主等に対し、特定建築物の建築物移動等円滑化基準への適合に関する事項に関し報告をさせ、又はその職員に、特定建築物若しくはその工事現場に立ち入り、特定建築物、建築設備、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

4 所管行政庁は、認定建築主等に対し、認定特定建築物の建築等又は維持保全の状況について報告をさせることができる。

5 第1項から第3項までの規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があったときは、これを提示しなければならない。

6 第1項から第3項までの規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(主務大臣等)

第54条 第3条第1項、第3項及び第4項における主務大臣は、同条第2項第二号に掲げる事項については国土交通大臣とし、その他の事項については国土交通大臣、国家公安委員会及び総務大臣とする。

2 第9条、第24条、第29条第1項、第2項(同条第4項において準用する場合を含む。)、第3項及び第5項、第32条第3項、第38条第2項、前条第1項並びに次条における主務大臣は国土交通大臣とし、第25条第10項及び第11項(これらの規定を同条第12項において準用する場合を含む。)における主務大臣は国土交通大臣、国家公安委員会及び総務大臣とする。

3 この法律における主務省令は、国土交通省令とする。ただし、第30条における主務省令は、総務省令とし、第36条第2項における主務省令は、国家公安委員会規則とする。

4 この法律による国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方支分部局の長に委任することができる。

(不服申立て)

第55条 市町村が第32条第5項の規定により道路管理者に代わってした処分に不服がある者は、主務大臣に対して行政不服審査法(昭和37年法律第160号)による審査請求をすることができる。この場合においては、当該市町村に対して異議申立てをすることもできる。

(事務の区分)

第56条 第32条の規定により国道に関して市町村が処理することとされている事務(費用の負担及び徴収に関するものを除く。)は、地方自治法第2条第9項第一号に規定する第一号法定受託事務とする。

(道路法の適用)

第57条 第三十二条第五項の規定により道路管理者に代わってその権限を行う市町村は、道路法第八章の規定の適用については、道路管理者とみなす。

(経過措置)

第58条 この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

第7章 罰則

第59条 第9条第3項、第12条第3項又は第15条第1項の規定による命令に違反した者は、300万円以下の罰金に処する。

第60条 次の各号のいずれかに該当する者は、100万円以下の罰金に処する。

- 一 第9条第2項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者
- 二 第38条第4項の規定による命令に違反した者
- 三 第53条第1項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

第61条 第12条第1項又は第2項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、50万円以下の罰金に処する。

第62条 次の各号のいずれかに該当する者は、30万円以下の罰金に処する。

- 一 第20条第2項の規定に違反して、表示を付した者
- 二 第53条第3項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

第63条 次の各号のいずれかに該当する者は、20万円以下の罰金に処する。

- 一 第53条第二項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対して陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者
- 二 第53条第4項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

第64条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者

が、その法人又は人の業務に関し、第59条から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても各本条の刑を科する。

附 則

(施行期日)

第1条 この法律は、公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(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及び高齢者、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の廃止)

第2条 次に掲げる法律は、廃止する。

一 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（平成6年法律第44号）

二 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（平成12年法律第68号）

(道路管理者、路外駐車場管理者等及び公園管理者等の基準適合義務に関する経過措置)

第3条 この法律の施行の際現に工事中の特定道路の新設又は改築、特定路外駐車場の設置及び特定公園施設の新設、増設又は改築については、それぞれ第10条第1項、第11条第1項及び第13条第1項の規定は、適用しない。

(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の廃止に伴う経過措置)

第4条 附則第2条第一号の規定による廃止前の高齢者、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（これに基づく命令を含む。）の規定によりした処分、手続その他の行為は、この法律（これに基づく命令を含む。）中の相当規定によりしたものとみなす。

2 この法律の施行の際現に工事中の特別特定建築物の建築又は修繕若しくは模様替については、第14条第1項から第3項までの規定は適用せず、なお従前の例による。

3 この法律の施行の際現に存する特別特定建築物で、政令で指定する類似の用途相互間における用途の変更をするものについては、第14条第1項の規定は適用せず、なお従前の例による。

4 第15条の規定は、この法律の施行後（第2項に規定する特別特定建築物については、同項に規定する工事が完了した後）に建築（用途の変更をして特別特定建築物にすることを含む。以下この項において同じ。）をした特別特定建築物について適用し、この法律の施行前に建築をした特別特定建築物については、なお従前の例による。

（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の廃止に伴う経過措置）

第5条 附則第2条第二号の規定による廃止前の高齢者、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（以下この条において「旧移動円滑化法」という。）第6条第1項の規定により作成された基本構想、旧移動円滑化法第7条第1項の規定により作成された公共交通特定事業計画、旧移動円滑化法第10条第1項の規定により作成された道路特定事業計画及び旧移動円滑化法第11条第1項の規定により作成された交通安全特定事業計画は、それぞれ第25条第1項の規定により作成された基本構想、第28条第1項の規定により作成された公共交通特定事業計画、第31条第1項の規定により作成された道路特定事業計画及び第36条第1項の規定により作成された交通安全特定事業計画とみなす。

2 旧移動円滑化法（これに基づく命令を含む。）の規定によりした処分、手続その他の行為は、この法律（これに基づく命令を含む。）中の相当規定によりしたものとみなす。

（罰則に関する経過措置）

第6条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（検討）

第7条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

第8条 地方自治法の一部を次のように改正する。

別表第一に次のように加える。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第32条の規定により国道に関して市町村が処理することとされている事務（費用の負担及び徴収に関するものを除く。）

（地方税法の一部改正）

第9条 地方税法（昭和25年法律第226号）の一部を次のように改正する。

第73条の6第3項中「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（平成12年法律第68号）第13条第2項」を「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）第39条第2項」に改める。

附則第11条第16項及び第15条第41項中「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第8条第2項」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第29条第2項」に、「第7条第1項」を「第28条第1項」に、「第2条第9項」を「第2条第二十三号」に、「同項第一号又は第二号」を「同号イ又はロ」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第2条第3項第一号」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第四号イ」に、「同項第二号」を「同号ロ」に改める。

（租税特別措置法の一部改正）

第10条 租税特別措置法（昭和32年法律第26号）の一部を次のように改正する。

第14条の2第2項第四号中「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（平成6年法律第44号）第8条に規定する計画に係る同法第2条第三号」を「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）第17条第3項の認定を受けた計画（同法第18条第1項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの）に係る同法第2条第十七号」に改める。

第33条の3第1項中「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（平成12年法律第68号）第13条第1項」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第39条第1項」に改める。

第34条の2第2項第19号中「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（以下この号において「高齢者等移動円滑化法」という。）第13条第1項」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下この号において「高齢者移動等円滑化法」という。）第39条第1項」に、「高齢者等移動円滑化法第13条第1項」を「高齢者移動等円滑化法第39条第1項」に、「同項に規定する特定旅客施設、一般交通用施設又は公共用施設」を「特定旅客施設（高齢者移動等円滑化法第2条第六号に規定する特定旅客施設をいう。）、一般交通用施設（高齢者移動等円滑化法第2条第二十一号ロに規定する一般交通用施設のうち当該特定旅客施設と同号イに規定する生活関連施設との間の移動が通常徒歩で行われる経路を構成するものをいう。）又は公共用施設（高齢者移動等円滑化法第39条第1項に規定する生活関連施設のうち当該特定旅客施設又は当該一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園その他の公共の用に供する施設をいう。）」に改める。

第47条の2第3項第四号中「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第8条に規定する計画に係る同法第2条第三号」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第17条第3項の認定を受けた計画（同法第18条第1項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの）に係る同法第2条第17号」に改める。

第65条第1項中「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第13条第1項」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第39条第1項」に改める。

第65条の4第1項第19号中「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（以下この号において「高齢者等移動円滑化法」という。）第13条第1項」を「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下この号において「高齢者移動等円滑化法」という。）第39条第1項」に、「高齢者等移動円滑化法第13条第1項」を「高齢者移動等円滑化法第39条第1項」に、「同項に規定する特定旅客施設、一般交通用施設

又は公共用施設」を「特定旅客施設（高齢者移動等円滑化法第2条第六号に規定する特定旅客施設をいう。）、一般交通用施設（高齢者移動等円滑化法第2条第二十一号ロに規定する一般交通用施設のうち当該特定旅客施設と同号イに規定する生活関連施設との間の移動が通常徒歩で行われる経路を構成するものをいう。）又は公共用施設（高齢者移動等円滑化法第39条第1項に規定する生活関連施設のうち当該特定旅客施設又は当該一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園その他の公共の用に供する施設をいう。）」に改める。

（身体障害者補助犬法の一部改正）

第11条 身体障害者補助犬法（平成14年法律第49号）の一部を次のように改正する。

第8条中「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（平成12年法律第68号）第2条第3項」を「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）第2条第四号」に改め、「及び道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第一号ハに規定する一般乗用旅客自動車運送事業を営業者」を削り、「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第2条第4項」を「同条第五号」に改める。

藤沢市高齢者、障がい者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例

藤沢市条例第22号

目次

- 第1章 総則（第1条・第2条）
- 第2章 歩道等（第3条―第10条）
- 第3章 立体横断施設（第11条―第16条）
- 第4章 乗合自動車停留所（第17条・第18条）
- 第5章 路面電車停留場等（第19条―第21条）
- 第6章 自動車駐車場（第22条―第32条）
- 第7章 移動等円滑化のために必要なその他の施設等（第33条―第37条）
- 附則

第1章 総則

（趣旨）

第1条 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「法」という。）第10条第1項に規定する道路移動等円滑化基準は、この条例の定めるところによる。

（定義）

第2条 この条例における用語の意義は、法第2条、道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条（第4号及び第13号に限る。）及び藤沢市道の構造の技術的基準を定める条例（藤沢市条例第21号。以下「藤沢市道構造条例」という。）第2条に定めるもののほか、次に定めるところによる。

（1）有効幅員 歩道、自転車歩行者道、立体横断施設（横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設をいう。以下同じ。）に設ける傾斜路、通路若しくは階段、路面電車停留場の乗降場又は自動車駐車場の通路の幅員から、縁石、手すり、路上施設若しくは歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれがある工作物、物件若しくは施設を設置するために必要な幅員を除いた幅員をいう。

（2）車両乗入れ部 車両の沿道への出入りの用に供される歩道又は自転車歩行者道の部分をいう。

（3）視覚障がい者誘導用ブロック 視覚障がい者に対する誘導又は段差の存在等の警告若しくは注意喚起を行うために路面に敷設されるブロックをいう。

第2章 歩道等

（歩道）

第3条 道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。

（有効幅員）

第4条 歩道の有効幅員は、藤沢市道構造条例第12条第3項に規定する幅員の値以上とするものとする。

2 自転車歩行者道の有効幅員は、藤沢市道構造条例第11条第2項に規定する幅員の値以上とするものとする。

3 歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障がい者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

（舗装等）

第5条 歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

3 歩道等に排水溝を設ける場合は、つえ等が落ち込まない構造の溝蓋を設けるものとする。

（勾配等）

第6条 歩道等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

2 歩道等（車両乗入れ部を除く。）の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、前条第1項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができる。

3 歩道等のすりつけ勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

4 歩道等のすりつけ区間と車道と接する部分の間には、長さ1.5メートル以上の水平区間を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

（歩道等と車道等の分離）

第7条 歩道等には、車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩（以下「車道等」という。）又は自転車道に接続して縁石線を設けるものとする。

2 歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは15センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び

交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めるものとする。

3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等に植樹柵若しくは柵を設けるものとする。

(高さ)

第8条 歩道等(縁石を除く。)の車道等に対する高さは、5センチメートルを標準とするものとする。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りでない。

2 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。

(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第9条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。

2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車いすを使用している者(以下「車いす使用者」という。)が円滑に転回できる構造とするものとする。

3 第1項の規定にかかわらず、歩道等の横断歩道接続部等にセーフティブロックを使用する場合は、横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端と車道等の部分の高さの段差は5ミリメートルを標準とするものとする。

4 前項の段差に接続する横断歩道線から外れる箇所については、切下げ用平ブロックを使用するものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。

(車両乗入れ部)

第10条 車両乗入れ部のうち第6条第2項の規定による基準を満たす部分については、車いす使用者の通行に支障が生じないような有効幅員を確保するものとする。

第3章 立体横断施設

(立体横断施設)

第11条 道路には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、高齢者、障がい者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設(以下「移動等円滑化された立体横断施設」という。)を設けるものとする。

2 移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けるものとする。ただし、昇降の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。

3 前項に規定するもののほか、移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障がい者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレータ

ーを設けるものとする。

(エレベーター)

第12条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

(1) 籠の内法幅は1.5メートル以上とし、内法奥行きは1.5メートル以上とすること。

(2) 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）にあつては、内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。

(3) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、第1号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては90センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては80センチメートル以上とすること。

(4) 籠内に、車いす使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第2号の規定による基準に適合するエレベーターにあつては、この限りでない。

(5) 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていることにより、籠外から籠内が視覚的に確認できる構造とすること。

(6) 籠内に適切な高さの手すりを設けること。

(7) 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。

(8) 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する装置を設けること。

(9) 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。

(10) 籠内及び乗降口には、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。

(11) 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障がい者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障がい者が容易に操作できる構造とすること。

(12) 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とすること。

(13) 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる装置を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる装置が設けられている場合においては、この限りでない。

(傾斜路)

第13条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とするものとする。

（1）有効幅員は、2メートル以上とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1メートル以上とすることができる。

（2）縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

（3）横断勾配は、設けないこと。

（4）2段式の手すりを両側に設けること。

（5）手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。

（6）路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。

（7）傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。

（8）傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。

（9）傾斜路の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。

（10）高さが75センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。

（11）傾斜路の端部は、車いすの転回に支障がない構造とすること。

（エスカレーター）

第14条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。

（1）上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。

（2）踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。

（3）昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。

（4）踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。

（5）くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。

（6）エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面にお

いて、エスカレーターへの進入の可否を示すこと。

(7) 踏み段の有効幅は、1メートル以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、60センチメートル以上とすることができる。

(通路)

第15条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅員は、2メートル以上とし、当該通路の高齢者、障がい者等の通行の状況を考慮して定めること。

(2) 縦断勾配及び横断勾配は設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りでない。

(3) 2段式の手すりを両側に設けること。

(4) 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。

(5) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。

(6) 通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。

(階段)

第16条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける階段（その踊場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。

(2) 2段式の手すりを両側に設けること。

(3) 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。

(4) 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(5) 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。

(6) 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。

(7) 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。

(8) 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。

(9) 階段の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下の歩道等の部

分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。

(10) 階段の高さが3メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。

(11) 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては1.2メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。

第4章 乗合自動車停留所

(高さ)

第17条 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとする。

(ベンチ及び上屋)

第18条 乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

第5章 路面電車停留場等

(乗降場)

第19条 路面電車停留場の乗降場は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅員は、乗降場の両側を使用するものにあつては2メートル以上とし、片側を使用するものにあつては1.5メートル以上とすること。

(2) 乗降場と路面電車の車両の旅客用乗降口の床面とは、できる限り平らとすること。

(3) 乗降場の縁端と路面電車の車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔は、路面電車の車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さくすること。

(4) 横断勾配は、1パーセントを標準とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(5) 路面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

(6) 乗降場は、縁石線により区画するものとし、その車道側に柵を設けること。

(7) 乗降場には、ベンチ及びその上屋を設けること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(傾斜路の勾配)

第20条 路面電車停留所の乗降場と車道等との高低差がある場合においては、傾斜路を設けるものとし、その勾配は、次に定めるところによるものとする。

(1) 縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とする

ことができる。

(2) 横断勾配は、設けないこと。

(歩行者の横断の用に供する軌道の部分)

第21条 歩行者の横断の用に供する軌道の部分においては、軌条面と道路面との高低差は、できる限り小さくするものとする。

第6章 自動車駐車場

(障がい者用駐車施設)

第22条 自動車駐車場には、障がい者が円滑に利用できる駐車のために供する部分(以下「障がい者用駐車施設」という。)を設けるものとする。

2 障がい者用駐車施設の数、は、自動車駐車場の全駐車台数が200以下の場合にあっては当該駐車台数に50分の1を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が

200を超える場合にあっては当該駐車台数に100の1を乗じて得た数に2を加えた数以上とするものとする。

3 障がい者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。

(1) 当該障がい者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。

(2) 有効幅は、3.5メートル以上とすること。

(3) 障がい者用である旨を見やすい方法により表示すること。

(障がい者用停車施設)

第23条 自動車駐車場の自動車の出入口又は障がい者用駐車施設を設ける際には、障がい者が円滑に利用できる停車のために供する部分(以下「障がい者用停車施設」という。)を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 障がい者用停車施設は、次に定める構造とするものとする。

(1) 当該障がい者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。

(2) 車両への乗降の用に供する部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とする等、障がい者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。

(3) 障がい者用である旨を見やすい方法により表示すること。

(出入口)

第24条 自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に定める構造とするものとする。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口については、この限りでない。

(1) 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、当該自動車

駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち1以上の出入口の有効幅は、1.2メートル以上とすること。

(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を1.2メートル以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、1以上の出入口にあっては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあっては車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。

(3) 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。

(通路)

第25条 障がい者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障がい者用駐車施設に至る通路のうち1以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。

(2) 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。

(3) 路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとすること。

(エレベーター)

第26条 自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階（障がい者用駐車施設が設けられている階に限る。）を有する自動車駐車場には、当該階に停止するエレベーターを設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。

2 前項のエレベーターのうち1以上のエレベーターは、前条に規定する出入口に近接して設けるものとする。

3 第12条第1号から第4号までの規定は、第1項のエレベーター（前項のエレベーターを除く。）について準用する。

4 第12条の規定は、第2項のエレベーターについて準用する。

(傾斜路)

第27条 第13条の規定は、前条第1項の傾斜路について準用する。

(階段)

第28条 第16条の規定は、自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階に通ずる階段の構造について準用する。

(屋根)

第29条 屋外に設けられる自動車駐車場の障がい者用駐車施設、障がい者用停車施設及び第25条に規定する通路には、屋根を設けるものとする。

(便所)

第30条 障がい者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。

(1) 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障がい者に示すための点字による案内板その

他の設備を設けること。

(2) 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。

(3) 男子用小便器を設ける場合においては、1以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器を設けること。

(4) 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。

2 障がい者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち1以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。

(1) 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。

(2) 高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。

第31条 前条第2項第1号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。

(1) 第25条に規定する通路と便所との間の経路における通路のうち1以上の通路は、同条各号に定める構造とすること。

(2) 出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(3) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(4) 出入口には、高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する案内標識を設けること。

(5) 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

イ 高齢者、障がい者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(6) 車いす使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

2 前条第2項第1号の便房は、次に定める構造とするものとする。

(1) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。

(2) 出入口には、当該便房が高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。

(3) 腰掛便座及び手すりを設けること。

(4) 高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設けること。

3 第1項第2号、第5号及び第6号の規定は、前項の便房について準用する。

第32条 前条第1項第1号から第3号まで、第5号及び第6号並びに第2項第2号から第4号までの規定は、第30条第2項第2号の便所について準用する。この場合において、前条第2項第2号中「当該便所」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。

第7章 移動等円滑化のために必要なその他の施設等

(案内標識)

第33条 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障がい者等が見やすい位置に、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。

2 前項の案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障がい者を案内する設備を設けるものとする。

(視覚障がい者誘導用ブロック)

第34条 歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場及び自動車駐車場の通路には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設するものとする。

2 視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。

3 視覚障がい者誘導用ブロックには、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障がい者を案内する設備を設けるものとする。

(車止め等)

第35条 歩道等に車止めその他これに類する施設を設ける場合は、視覚障がい者及び車いす使用者の通行に支障がないように設置するものとする。

(休憩施設)

第36条 歩道等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(照明施設)

第37条 歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

2 乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場には、高齢者、障が

い者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成25年4月1日から施行する。

(経過措置)

2 第3条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第3条の規定にかかわらず、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の部分を設けることができる。

3 第3条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第4条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を1.5メートルまで縮小することができる。

4 移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第4条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を1メートルまで縮小することができる。

5 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないため、第6条第3項、第8条及び第13条第11号の規定による基準をそのまま適用することが適当でないとき、当分の間、これらの規定による基準によらないことができる。