

「乗合自動車停留所」及び「路面電車停留場」を表示するものについては、文字、矢印及び縁線を青色、記号を青色の地に白色、縁及び地を白色とする。

省 令

建設省令第四十号

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）第十条第二項の規定に基づき、重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を次のように定める。
平成十二年十一月十五日
建設大臣 林 寛子

重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準

目次

- 第一章 総則（第一条・第二条）
- 第二章 歩道等（第三条―第十条）
- 第三章 立体横断施設（第十一条―第十六条）
- 第四章 乗合自動車停留所（第十七条・第十八条）
- 第五章 路面電車停留場等（第十九条―第二十条）
- 第六章 自動車駐車場（第二十一条―第三十二条）
- 第七章 移動円滑化のために必要なその他の施設等（第三十三条―第三十七条）

附則

第一章 総則

（趣旨）

第一条 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「法」という。）第十条第二項の規定に基づく重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準は、道路法（昭和二十七年法律第八十号）、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）及び道路構造令施行規則（昭和四十六年建設省令第七号）に定めるもののほか、この省令の定めるところによる。

（用語の定義）

第二条 この省令における用語の意義は、法第二条、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第二条（第四号及び第十三号に限る。）及び道路構造令第二条に定めるもののほか、次に定めるところによる。

一 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又は除雪のために必要な幅員を除いた幅員をいう。

二 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。

三 視覚障害者誘導用ブロック 視覚障害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。

第二章 歩道等

（歩道）

第三条 法第二条第七項第二号の特定経路を構成する道路（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）

第四条 歩道の有効幅員は、道路構造令第十一条第三項の表に掲げる道路の区分に応じてそれぞれ同表の歩道の幅員の欄に定める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、道路構造令第十条の二第二項の表に掲げる道路の区分に応じてそれぞれ同表の自転車歩行者道の幅員の欄に定める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、当該道路の高齢者、身体障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

（舗装）

第五条 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。

（こう配）

第六条 歩道等の縦断こう配は、五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、八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。）の横断こう配は、一パーセント以下とするものとする。ただし、前条第一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、二パーセント以下とすることができる。

（歩道等と車道等の分離）

第七条 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十五センチメートル以上とし、当該道路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、又は歩道等の車道等側に並木若しくはさくを設けるものとする。

（高さ）

第八条 歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、五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ついては、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）

第九条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、当該車道等の部分より高くするものとし、その段差は二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。

（車両乗入れ部）
第十条 第四条の規定にかかわらず、車両乗入れ部のうち第六条第二項の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、二メートル以上とするものとする。

第三章 立体横断施設

（立体横断施設）

第十一条 法第二条第七項第二号の特定経路を構成する道路には、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所には、高齢者、身体障害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、移動円滑化された立体横断施設には、高齢者、身体障害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）

第十二条 移動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。

一 かこの内法幅は一・五メートル以上とし、内法奥行きは一・五メートル以上とするものとする。

二 前号の規定にかかわらず、かこの出入口が複数あるエレベーターであつて、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかこ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、内法幅は一・四メートル以上とし、内法奥行きは一・三五メートル以上とするものとする。

三 かこ及び昇降路の出入口の有効幅は、第一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九十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八十センチメートル以上とするものとする。

四 かこ内に、車いす使用者が乗降する際にかこ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、第二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。

五 かご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、かご外からかご内が視覚的に確認できる構造とすること。

六 かご内に手すりを設けること。
七 かご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。

八 かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設けること。
九 かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の開扉を音声により知らせる装置を設けること。

十 かご内及び乗降口には、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。
十一 かご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害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害者が容易に操作できる構造とすること。

十二 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は一・五メートル以上とし、有効幅行きは一・五メートル以上とする。

十三 停止する階が三以上であるエレベーターの乗降口には、到着するかご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、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかご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)
第十三条 移動円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路(その踊り場を含む。以下同じ)は、次に定める構造とするものとする。

一 有効幅員は、二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、八パーセント以下とすることができる。

二 縦断こう配は、設けないこと。
三 横断こう配は、設けないこと。
四 二段式の手すりを両側に設けること。
五 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。

六 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。

七 傾斜路のこう配部分は、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こう配部分を容易に識別できるものとする。

八 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び大きく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。

九 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が二・五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は、さくその他これに類する工作物を設けること。

十 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さが七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊り場を設けること。

(エスカレーター)
第十四条 移動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。

一 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。
二 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。

三 昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。
四 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。

五 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。

六 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。

七 踏み段の有効幅は、一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、六十センチメートル以上とすることができる。

(通路)
第十五条 移動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。

一 有効幅員は、二メートル以上とし、当該通路の高齢者、身体障害者等の通行の状況を考慮して定めること。
二 縦断こう配及び横断こう配は設けないこと。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。

三 二段式の手すりを両側に設けること。
四 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。

五 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。
六 通路の両側には、立ち上がり部及び大きく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)
第十六条 移動円滑化された立体横断施設に設ける階段(その踊り場を含む。以下同じ)は、次に定める構造とするものとする。

一 有効幅員は、一・五メートル以上とする。

二 二段式の手すりを両側に設けること。
三 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。

四 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。

五 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。

六 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。

七 段鼻の突き出しがないこと等によりつまずきにくい構造とすること。

八 階段の両側には、立ち上がり部及び大きく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。

九 階段の下面と歩道等の路面との間が二・五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、さくその他これに類する工作物を設けること。

十 階段の高さが三メートルを超える場合においては、その途中に踊り場を設けること。

十一 踊り場の踏み幅は、直階段の場合にあつては一・二メートル以上とし、その他の場合にあつては当該階段の幅員の値以上とする。

第四章 乗合自動車停留所
第十七条 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、十五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)
第十八条 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。

第五章 路面電車停留場等
第十九条 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。

一 有効幅員は、乗降場の両側を使用するものにあつては二メートル以上とし、片側を使用するものにあつては一・五メートル以上とする。

二 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。

三 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。

四 横断こう配は、パーセントを標準とする。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。

五 路面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

六 乗降場は、緑石線により区画するものとし、その車道側にさくを設けること。

七 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。

(傾斜路のこう配)
第二十条 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、そのこう配は、次に定めるところによるものとする。

一 縦断こう配は、五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、八パーセント以下とすることができる。

二 横断こう配は、設けないこと。
(歩行者の横断の用に供する軌道の部分)
第二十一条 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。

第六章 自動車駐車場

第二十二條 自動車駐車場

身体障害者用駐車施設は、身体障害者が円滑に利用できる駐車場の用に供する部分(以下「身体障害者用駐車施設」という。)を設けるものとする。

2 身体障害者用駐車施設の数は、自動車駐車場の全駐車台数が二百以下の場合にあっては当該駐車台数の五十分の一を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が二百を超える場合にあっては当該駐車台数の百分の一を乗じて得た数に二を加えた数以上とするものとする。

3 身体障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。

- 一 当該身体障害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。
二 幅は、三・五メートル以上とすること。
三 身体障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。

(身体障害者用駐車施設)

第二十三條 自動車の出入口又は身体障害者用駐車施設を設ける際には、身体障害者が円滑に利用できる駐車場の用に供する部分(以下「身体障害者用駐車施設」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。

- 1 身体障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。
一 当該身体障害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。
二 車両への乗降の用に供する部分の幅は一・五メートル以上とし、奥行きは一・五メートル以上とする等、身体障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。

三 身体障害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)

第二十四條 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。

- 一 有効幅は、九十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一以上の出入口の有効幅は、一・二メートル以上とすること。

二 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を一・二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、一以上の出入口にあつては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあつ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。

三 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)

第二十五條 身体障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該身体障害者用駐車施設に至る通路のうち一以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

- 一 有効幅員は、二メートル以上とすること。
二 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。
三 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)

第二十六條 自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口がない階(身体障害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一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 第十二条第一号から第四号までの規定は、第一項のエレベーター(前項のエレベーターを除く。)について準用する。
4 第十二条の規定は、第二項のエレベーターについて準用する。

(傾斜路)

第二十七條 第十三条の規定は、前条第一項の傾斜路について準用する。

(階段)

第二十八條 第十六条の規定は、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)

第二十九條 屋外に設けられる自動車駐車場の身体障害者用駐車施設、身体障害者用駐車施設及び第二十五条に規定する通路には、屋根を設けるものとする。

(便所)

第三十條 身体障害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。

- 一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の區別(当該區別がある場合に限り)並びに便所の構造を視覚障害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。
二 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。
三 男子用小便器を設ける場合においては、一以上の床置き小便器その他これに類する小便器を設けること。

四 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 身体障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち一以上の便所は、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。

- 一 便所(男子用及び女子用の區別があるときは、それぞれの便所)内に車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所として、次に定める構造とするものとする。
二 車いす使用者その他の高齢者、身体障害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。

第三十一條 前条第二項第一号の便所を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。

- 一 第二十五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一以上の通路は、同条各号に定める構造とすること。
二 出入口の有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
三 出入口には、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。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

四 出入口には、車いす使用者その他の高齢者、身体障害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。

五 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。

- イ 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
ロ 車いす使用者その他の高齢者、身体障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。
六 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 前条第二項第一号の便房は、次に定める構造とするものとする。

- 一 出入口には、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。
二 出入口には、当該便房が車いす使用者その他の高齢者、身体障害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。
三 腰掛便座及び手すりを設けること。
四 高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗面具を設けること。

3 第一項第二号、第五号及び第六号の規定は、前項の便房について準用する。

第三十二條 前条第一号から第三号まで、第五号及び第六号並びに同条第二項第二号から第四号までの規定は、第三十條第二項第二号の便所について準用する。この場合において、前条第二項第二号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。

第七章 移動円滑化のために必要なその他の施設等

第三十三條 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、身体障害者等が見やすい位置に、高齢者、身体障害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害者を案内する設備を設けるものとする。

(視覚障害者誘導用ブロック)

第三十四條 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、視覚障害者の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

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

(休憩施設)
第三十五条 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)
第三十六条 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、身体障害者等の移動の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。

(防雪施設)
第三十七条 歩道等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、身体障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設けるものとする。

附則

1 この省令は、法の施行の日(平成十二年十一月十五日)から施行する。

2 移動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歩道等の区間における当該歩道等の有効幅員については、第四条の規定にかかわらず、当分の間、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、一メートルまで縮小することができる。

3 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、第八条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認められるときは、当分の間、この規定による基準によらないことができる。

4 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、当分の間、第十条中「メートル」とあるのは「一メートル」と読み替えて同条の規定を適用することができる。

告示

国家公安委員会、運輸省、告示第一号

建設省、自治省
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)第三条第一項の規定に基づき、移動円滑化の促進に関する基本方針を次のように定めたので、同条第四項の規定に基づき公表する。
平成十二年十一月十五日
国家公安委員会委員長 西田 司
運輸大臣 森田 一
建設大臣 林 寛子
自治大臣 西田 司

移動円滑化の促進に関する基本方針
我が国においては、急速な高齢化の進展、ノーマライゼーションの理念の浸透などから、高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活の確保の重要性が増大してきており、その前提の一つとして、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上(以下「移動円滑化」という。)が急務となっている。本方針は、このような移動円滑化の実現に向け、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「法」という。)に基づき、国、地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会等の関係者が互いに連携しつつ移動円滑化を総合的かつ計画的に推進していくための基本的な方針として定めるものである。

一 移動円滑化の意義及び目標に関する事項
1 移動円滑化の意義
我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、本格的な高齢社会への対応が急務となっている。来るべき高齢社会においては、健全で活力ある社会形成のためには、高齢者の自立と社会参加が不可欠となる。
また、近年、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、障害者が障害のない者とともに活動し、サービスを受けることができるよう配慮することが強く求められるようになってきている。
このように我が国においては、高齢者、身体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重要性が

増大してきており、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。公共交通機関を利用した移動は、高齢者、身体障害者等が社会参加するための重要な手段であることから、移動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。
移動円滑化の効果としては、高齢者、身体障害者等の社会参加が促進され、社会的・経済的に活力ある社会が維持されるほか、高齢者、身体障害者を含めすべての利用者に利用しやすい施設、設備の整備が実現することが挙げられる。
なお、移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体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 移動円滑化の目標
移動円滑化を実現するためには、公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造及び設備を改善するとともに、旅客施設の周辺において連続した移動経路を形成する歩道、駅前広場、通路等を整備することが重要である。
したがって、法では、公共交通事業者等が旅客施設を新設するとき若しくは一定の大規模な改修を行うとき又は車両等を新たに事業の用に供しようとするときは、当該旅客施設及び車両等の移動円滑化基準への適合が義務付けられているほか、市町村が重点整備地区における移動円滑化に係る公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業その他の事業の重点的かつ一体的な推進に関して作成する基本構想に即して事業を実施することとしている。

移動円滑化の促進に当たっては、国、地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者、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、以下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五千人以上である鉄道駅及び軌道停留場に関し、平成二十二年までに、エレベーター又はエスカレーターを高差五メートル以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することを始めとした段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合に

合には身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について実施する。また、これ以外の鉄道駅及び軌道停留場についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施する。
② バスターミナル
一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上であるバスターミナルに関し、平成二十二年までに、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身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべてのバスターミナルについて実施する。また、これ以外のバスターミナルについても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動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五千人以上である旅客船ターミナルに関し、平成二十二年までに、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身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべての旅客船ターミナルについて実施する。また、これ以外の旅客船ターミナルについても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動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五千人以上である航空旅客ターミナル施設に関し、平成二十二年までに、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身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべての航空旅客ターミナル施設について実施する。また、これ以外の航空旅客ターミナル施設についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施する。