

荒川区バリアフリー基本構想

荒 川 区

平成２２年３月

人とのつながりを実感できる

「やさしいまち あらかわ」の実現を目指して

高齢社会が進行しているなか、高齢者はもとより障がい者や妊産婦などが共に負担なく生活できるノーマライゼーションの理念に基づく街づくりが求められております。

このため荒川区では、他区に先駆けて交通バリアフリー法に基づく「日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」を平成14年3月に策定し、日暮里駅構内や駅周辺の道路などにおけるバリアフリーを推進し、一定の成果をあげてきました。

こうした中で、国は、バリアフリー施策のより一体的・総合的な推進を図るため、平成18年度に「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」いわゆるバリアフリー新法を制定しました。また、荒川区におきましては、平成19年3月に「幸福実感都市あらかわ」を将来像とした基本構想を策定し、さらに、基本構想で示された都市像の実現に向け「荒川区都市計画マスタープラン」を平成21年3月に策定するなど、新たな街づくりの方向を示したところであります。

私は、「幸福実感都市あらかわ」の実現には、バリアフリーの街づくりが欠かせないとの認識から、このたび荒川区全域を対象とした「荒川区バリアフリー基本構想」を策定しました。この基本構想は、「人とのつながりを実感できる『やさしいまち あらかわ』」を基本理念とし、だれもが自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境の整備を目指すものであります。今後、この基本構想で示した重点整備地区を中心に、区民の皆様の御理解と御協力のもと着実に街のバリアフリー化を進め、「幸福実感都市 あらかわ」の実現を目指してまいります。

最後に、荒川区バリアフリー基本構想の策定に当たり、熱心な御議論をいただきました日本大学教授の藤井敬宏会長、首都大学東京准教授の橋本美芽副会長を始めとする策定協議会委員の皆様や、策定にかかわっていただいた関係者の皆様に心から感謝を申し上げます。

平成22年3月

荒川区長



西川太一郎

目 次

第1章 バリアフリー基本構想について	1
1. はじめに	1
2. 基本構想の位置付け	2
3. 基本構想の考え方	3
4. バリアフリー新法の概要	4
5. 荒川区の取組	7
第2章 基本構想策定の進め方	8
1. 策定手順	8
2. 基本構想策定体制	9
第3章 荒川区の概要	10
1. 位置・地勢	10
2. 人口・世帯	11
3. 公共交通	17
4. 主要施設	21
5. 関連事業	23
6. 区民・団体アンケート調査	24
7. 現状の主な課題	26
第4章 荒川区バリアフリー基本方針	27
1. 基本理念	27
2. 基本方針	29
第5章 重点整備地区の設定	32
1. 重点整備地区設定方針	32
2. 重点整備地区設定手順	33
3. 地区別評価	33
4. 重点整備地区の設定	37
第6章 基本構想の実現に向けて	43
1. 地区別基本構想の作成と推進体制の整備	43
2. 継続的・段階的なバリアフリー化の推進（スパイラルアップ）	44
3. 荒川区全体への展開	44
4. 心のバリアフリー	45
<参考資料>	49
1. バリアフリー新法の法文	49
2. 移動等円滑化の促進に関する基本方針	73
3. 用語解説	84

第1章 バリアフリー基本構想について

1. はじめに

(1) 策定の背景

我が国では、本格的な超高齢社会を迎える中、ノーマライゼーションの理念に基づく街づくりの一環として、特定建築物について「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に関する法律」（平成6年度施行、以下、「ハートビル法」）を施行し、建物や施設等のバリアフリー化を推進してきました。さらに、旅客施設を中心とした移動空間のバリアフリー化を推進するため、「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年度施行、以下、「交通バリアフリー法」という）の施行により、公共交通事業者や道路管理者等が連携してバリアフリー化を推進するための基本構想を策定できることとなりました。

荒川区では、これからの街づくりにおいてバリアフリー化は極めて重要との考えに基づき、平成14年3月に「日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」を策定し、日暮里駅構内や駅周辺の道路などにおけるバリアフリー化を推進してきましたが、施設間の移動の連続性が確保されていない状況など依然課題も残されています。

そうした中、平成18年12月には、より一層のバリアフリー化に向け、両法を統合・拡充した「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下、「バリアフリー新法」という）が施行され、バリアフリー施策のより一体的・総合的な推進を図ることができるようになりました。

荒川区では、日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想をはじめ、荒川区高齢者プラン、荒川区障がい者プラン、荒川区都市計画マスタープランを策定し、だれもが安全・安心・快適に生活する街づくりの実現に取り組んでまいりましたが、荒川区全体をみると、新たな鉄道網等の公共交通の整備、更なる高齢化の進展など、日暮里駅周辺地区以外にもバリアフリー化を推進していく必要があり、バリアフリー新法に対応した区内全域における施設整備が求められています。

(2) 策定の目的

荒川区では、これらの課題への対応を図るため、バリアフリー新法に基づいた荒川区全体を対象とする新たなバリアフリー基本構想の策定を行うこととしました。本基本構想は、荒川区全体のバリアフリー化を推進するための指針となるものであり、バリアフリー新法の施行を契機に、これまで推進してきた「日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」の成果を踏まえ、バリアフリー化を見据えた街づくりの基本理念並びに基本方針を示し、荒川区全体のバリアフリー化を先導する重点整備地区を設定するものです。

2. 基本構想の位置付け

基本構想は荒川区におけるこれまでのバリアフリー化に関する取組を踏まえ、上位計画・関連計画と整合・調和を図りながら策定します。

基本構想は、荒川区のバリアフリー化に関する基本的な考え方を示した「基本理念・基本方針」とバリアフリー化を重点的に進めるべき地区を示した「重点整備地区の設定」、基本構想の実現に向けての「今後の取組事項」により構成されています。なお、平成 21 年度設定した重点整備地区については、平成 22 年度以降、具体的な整備内容を示した「地区別基本構想」を策定します。

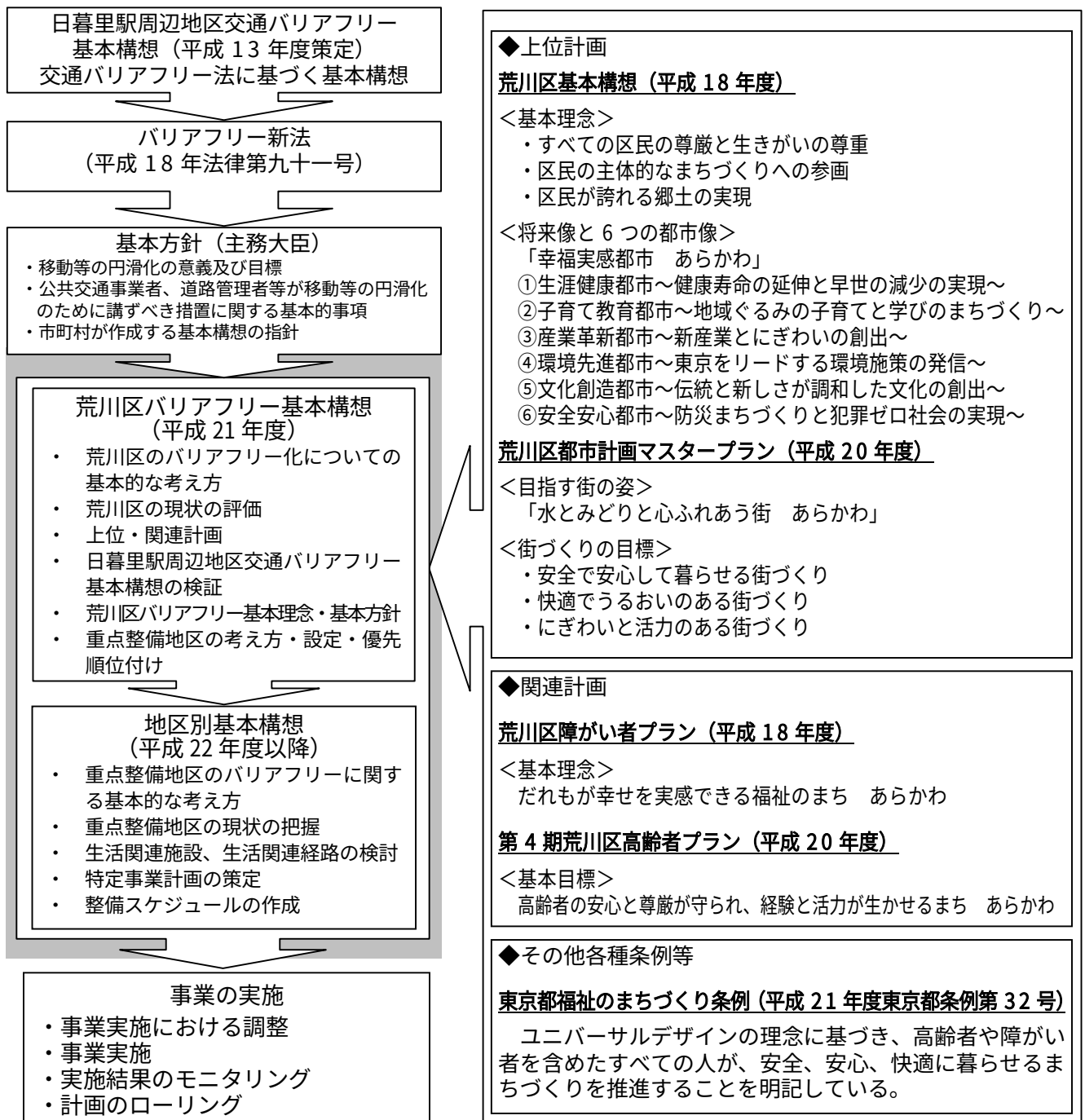


図 1-1 荒川区バリアフリー基本構想の位置付け

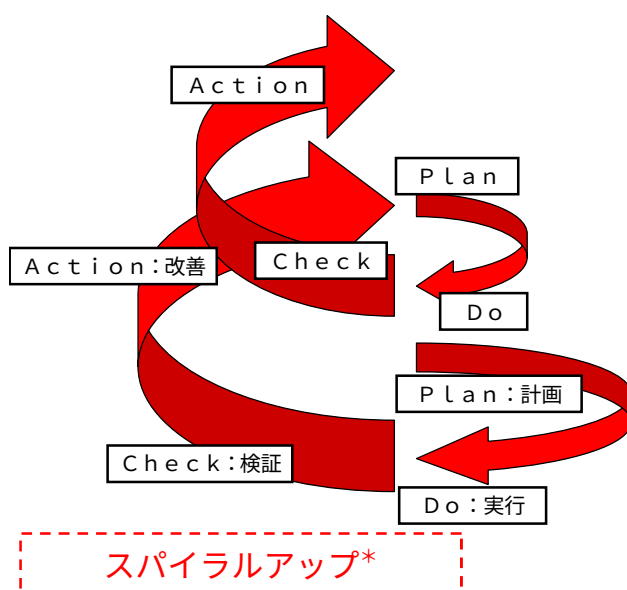
3. 基本構想の考え方

荒川区では、「日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」（平成 13 年度策定）における事業の進捗管理については、関係者による推進協議会を設置し、平成 14 年度から平成 21 年 11 月までに計 8 回を開催し、整備プログラムの進捗状況やバリアフリー化された施設等に対する意見交換を行ってきました。しかし、議論の重点が日暮里駅施設に係る事項におかれ、駅周辺地区の道路や交通安全施設などを含めた面的なバリアフリー化の整備評価に至っていません。また、各事業とも計画段階で利用者の声が必ずしも反映されていない状況です。

そこで、バリアフリー新法の施行を契機に「日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」の成果のもと全区的なバリアフリーの浸透を実現するため、本基本構想を策定します。

<主な取組>

- ・ 区民がバリアフリーの重要性について理解を深めるための啓発
- ・ 公共施設に限らず多くの人々が生活のために利用する商店街や医療・福祉施設等のバリアフリー化
- ・ 路上放置自転車や屋外広告物など移動等に影響を及ぼす道路状況の改善
- ・ 居住者のみならず、来街者や外国人などの方々が区内での移動を円滑にできる案内誘導の充実
- ・ 計画策定のみならず、各種整備や整備後の利用モニタリングなど、移動空間のバリアフリー化において、一貫した区民参加と理解を促すための P D C A サイクル※の適切な運用 など



※ P D C A サイクル

管理の手順を P (Plan) - D (Do) - C (Check) - A (Action) の 4 段階のサイクルとして示して、頭文字をつなげて言葉にしたものです。

最初に「計画」を立て、それに基づいて「実施」し、実施結果を「確認」して、計画からずれていれば、「修正する措置」をとり、この過程をずっと「回して」（＝続けて）改善・向上していくというものです。（出典：国土交通省 HP）

※スパイラルアップ

事前の検討段階から事後の評価の段階に至るまで利用者や住民が積極的に参加すること、この参加プロセスを経て得られた知見を共有化し、他のプロジェクトに活かすことによって行われる、段階的かつ継続的な発展。（出典：ユニバーサルデザイン政策大綱／国土交通省）

図 1-2 PDCA サイクル

4. バリアフリー新法の概要

(1) 法律の目的

高齢者、障がい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、障がい者等の日常生活及び社会生活における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しています。

(2) 法律の概要

①基本方針の策定

- ・主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定します。

②移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置



- ・これらの施設について、関係する事業者等は新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務があります。
- ・既存のこれらの施設については、基準適合の努力義務があります。

③重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施

- ・市町村は、高齢者、障がい者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成することができます。
- ・基本構想作成に伴い、公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施することとなります。
- ・重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度があります。

重点整備地区の要件（法第2条第21号）

- ・生活関連施設のうち特定旅客施設又は特別特定建築物（官公庁施設、福祉施設等）に該当するものがおおむね3以上ある地区
- ・生活関連施設間の移動が通常徒歩で行われる地区（面積約400ha未満の地区）
- ・生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設を結ぶ経路）についてバリアフリー化事業が特に重要な地区 など

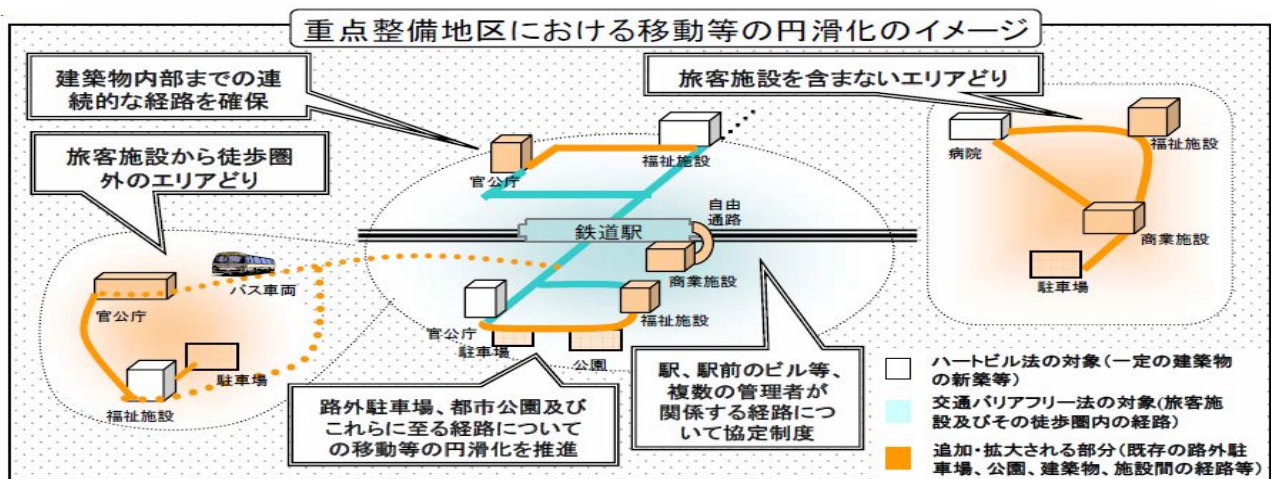


図 1-3 重点整備地区における移動等の円滑化イメージ

④住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置

- ・基本構想策定時の協議会制度が法定化されました。
- ・住民等からの基本構想の作成提案制度が創設されました。

(3) 基本構想作成により期待される効果

基本構想を作成すると、特定事業の実施義務等により、旅客施設、道路等施設のバリアフリー化の促進・実現につながる直接的な効果の他、高齢者、障がい者等の移動に対するニーズ把握や区民への意識啓発につながるなどが期待されます。

具体的には、以下のような効果が期待できます。

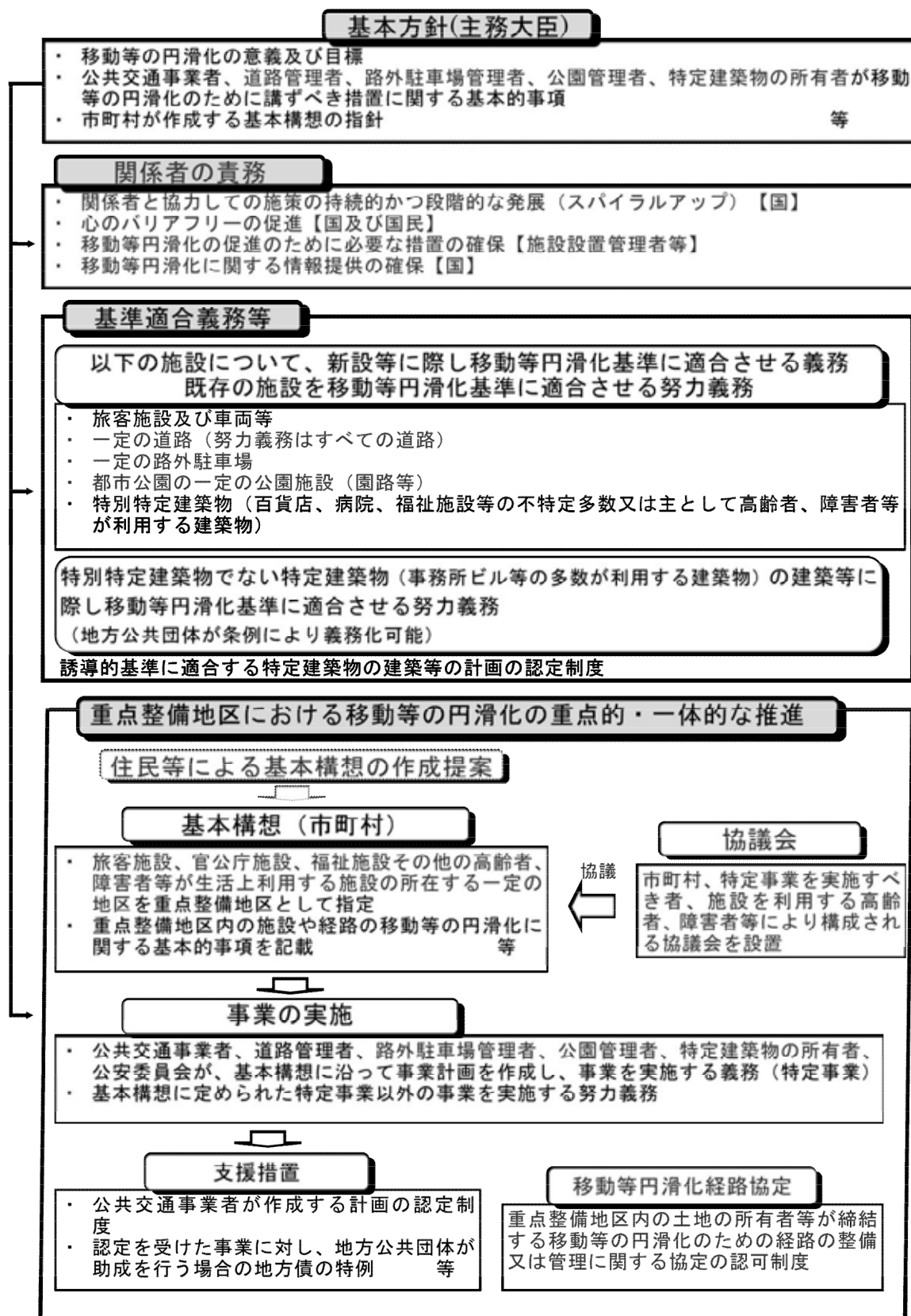
- ・施設と施設間の移動等経路のバリアフリー化が進みます。
- ・高齢者、障がい者等の意見を反映したバリアフリー化が実現できます。
- ・バリアフリーやユニバーサルデザインへの区民の理解が深まります。
- ・バリアフリー化に関する予算確保がしやすくなります。 など

(4) 交通バリアフリー法との違い

表 1-1 交通バリアフリー法との違い

①対象者の拡充	身体障がい者のみならず、知的・精神・発達障がい者など、すべての障がい者を対象
②対象施設等の拡充	バリアフリー化の対象として路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを追加
③エリア取りの拡充	重点的にバリアフリー化を進める対象エリア（重点整備地区）を旅客施設を含まない地域でも設定可能
④基本構想作成の際の当事者参加	基本構想作成時の協議会制度を法定化 住民などからの基本構想の作成提案制度を創設
⑤ソフト施策の充実	関係者と協力してバリアフリー施策の継続的・段階的な発展を目指す「スパイラルアップ」を導入 国民一人一人が高齢者、障がい者等が感じている困難を自らの問題として認識する「心のバリアフリー」を促進

(5) バリアフリー新法の基本的枠組み



出典：国土交通省HP

<http://www.mlit.go.jp/barrierfree/transport-bf/shinpou/scheme.pdf>

図 1-4 バリアフリー新法の基本的枠組み

5. 荒川区の取組

◆日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想の概要

・策定経緯 平成14年3月13日作成（平成14年3月21日公表）

・旅客施設及び重点整備地区の概要

- ① 日暮里駅（ＪＲ東日本・京成電鉄、日暮里・舎人ライナー）
- ② 1日の乗降人員 300,246人（平成20年度実績、各鉄道会社 HP）
- ③ 面積 約70ha
- ④ 主な施設 日暮里区民事務所、日暮里区民事務所ひろば館、西日暮里二丁目ひろば館、諏訪台ひろば館、日暮里ひろば館、日暮里サニーホール、日暮里高齢者就業相談所等



・バリアフリー化の進捗状況（平成21年12月現在）

	事業者	基本構想に位置付けられた事業	進捗状況
特定事業者 公共交通	・ＪＲ東日本 ・京成電鉄 ・東京都交通局	日暮里駅のバリアフリー化 ・ホーム、コンコース間のエレベーター及びエスカレーターの整備 ・だれでもトイレの設置など	・ＪＲ東日本、東京都交通局は整備完了 ・京成電鉄は平成21年度整備完了予定
道路特定事業者	・東京都 ・荒川区 ・台東区	日暮里駅周辺道路のバリアフリー化 ・段差解消、視覚障害者誘導用ブロック（以下、「点字ブロック」という）の設置 など	・東京都は、段差解消・点字ブロックの設置については、日暮里駅前広場を除き整備完了。日暮里駅前広場については、平成22年度整備完了予定。また、環状4号線（道灌山通り）電線共同溝整備を平成25年度完了予定[進捗率：路線については100%] ・荒川区は、荒87・89号線（七五三・あやめ通り）及び荒台6号線について平成23年度以降整備完了予定 [進捗率：66%] ・台東区は、整備完了 [進捗率：100%]
特定事業者 交通安全	・荒川警察	日暮里駅周辺道路のバリアフリー化 ・音響式信号機及び高齢者等感应式信号機の設置	・平成22年度に整備完了予定 [進捗率：70%]

第2章 基本構想策定の進め方

1. 策定手順

基本構想策定において、平成21年度は、交通バリアフリー法に基づいて策定された「日暮里駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」の進捗状況等について整理し、荒川区におけるバリアフリー化についての区としての基本的な考え方を示し、全区的視点に立った基本理念並びに基本方針を定めます。その上で、特に重要度・緊急度が高い地区を、重点整備地区として設定し、それぞれについて優先順位付けを行います。

平成22年度以降は、優先順位に基づき、順次地区別基本構想を策定していきます。地区別基本構想は、当該地区の具体的なバリアフリー化について、交通事業者、関係行政機関等がそれぞれの役割分担のもと、適切に事業を実施・推進していくための特定事業計画並びに整備スケジュールをとりまとめます。(図2-1)

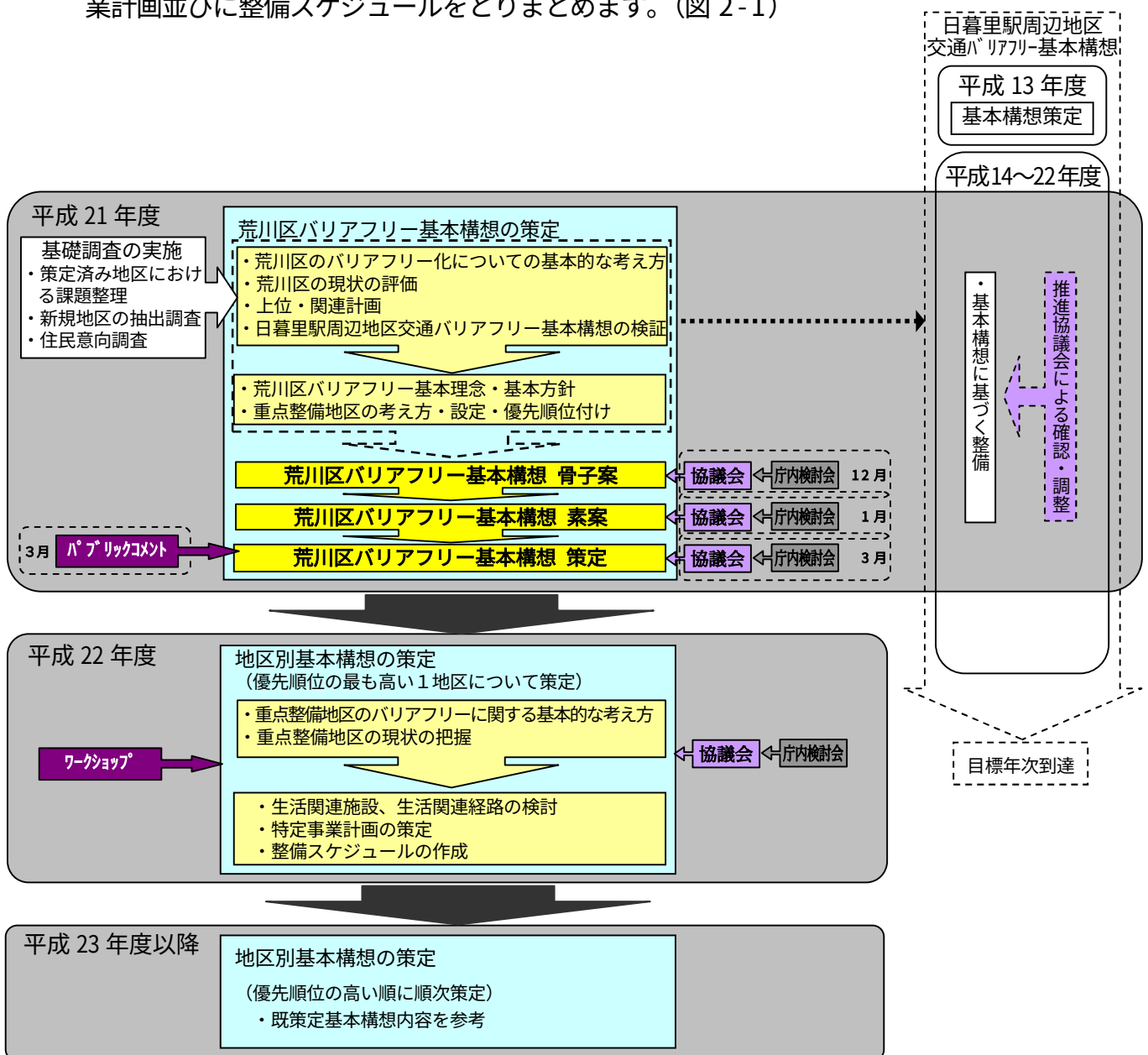


図2-1 基本構想策定手順

2. 基本構想策定体制

基本構想策定に当たっては、学識経験者、区民・区団体代表、交通事業者、関係行政機関及び区職員により構成する「荒川区バリアフリー基本構想策定協議会」（以下、「協議会」という）を設置し、様々な立場からの協議及び意見交換を行いました。

また、基本構想策定における経過・結果の共有を図るため、協議会の下部組織として庁内関係各課により構成する庁内検討会を設置し、基本構想の内容についての意見交換を行う体制を整えました。

さらに、一般区民等のバリアフリーに対する意見・要望の集約や区の実施を広報・周知することを兼ねたアンケート調査を実施しました。平成 22 年度以降の地区別基本構想策定時には、地区の状況を共有し具体的な議論を行うためのワークショップ等を開催することを予定しています。（図 2-2）

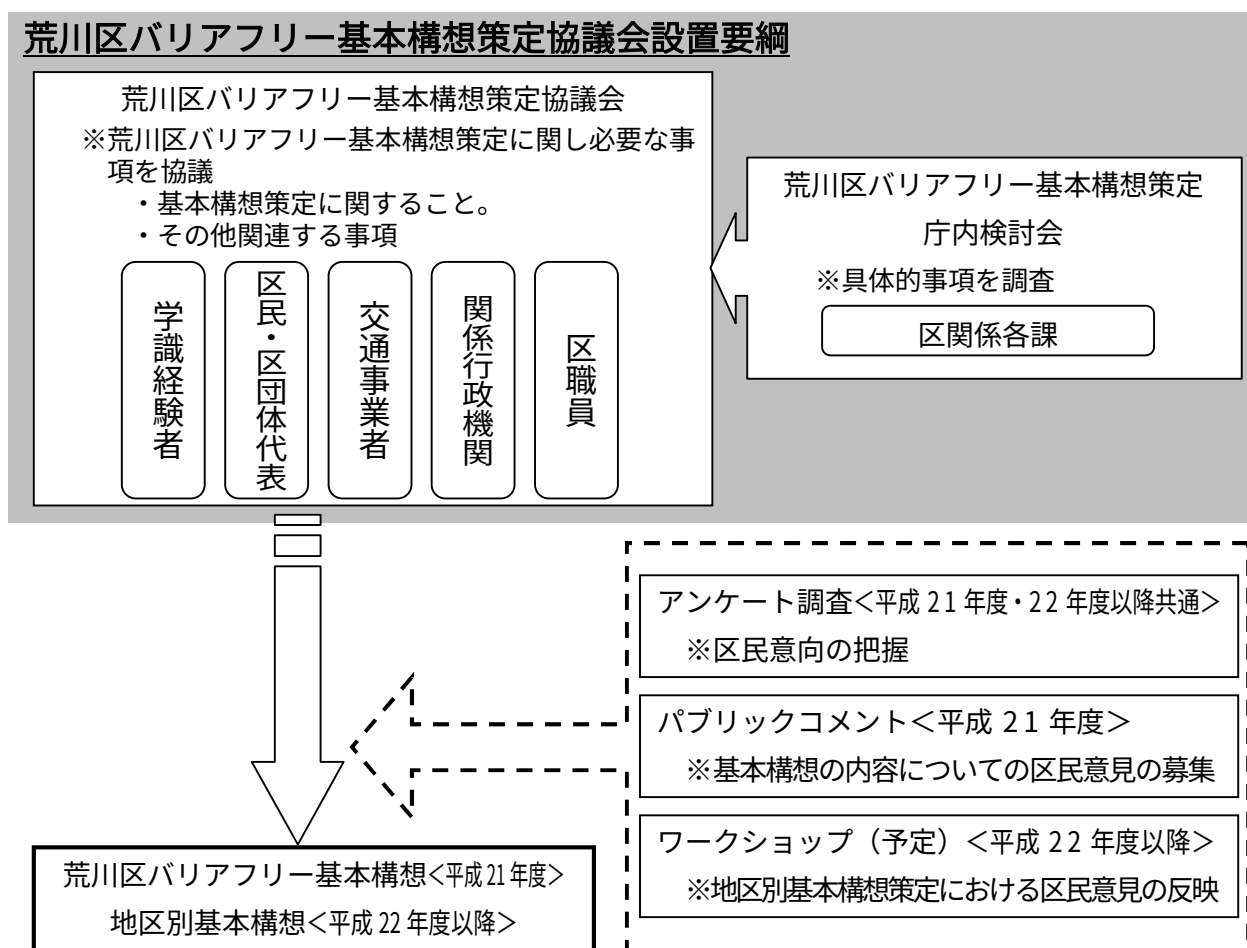


図 2-2 基本構想策定体制

第3章 荒川区の概要

1. 位置・地勢

荒川区の総面積は 10.20km^2 で、広さは 23 区中 21 番目です。

荒川区は東西に長く、隅田川が区の北東部を迂回して流れ、南千住東、南千住西、荒川、町屋、東尾久、西尾久、東日暮里、西日暮里の各地域があります。

区内の大部分はほとんど起伏がなく平坦ですが、南西部には山手台地の一部があり、通称、諏訪台（すわだい）、道灌山（どうかんやま）と呼ばれる高台となっています。

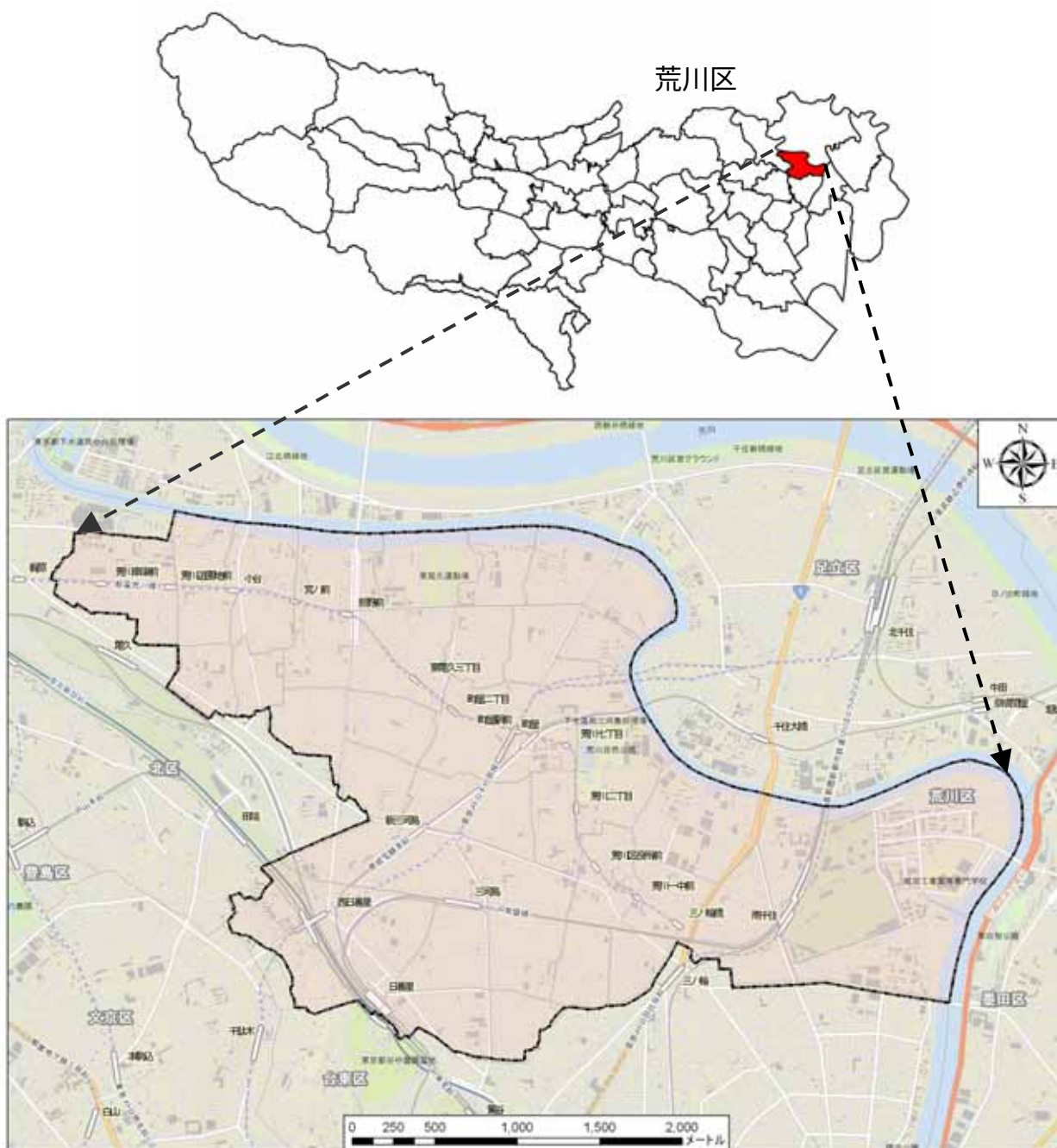


図 3- 1 荒川区全図

2. 人口・世帯

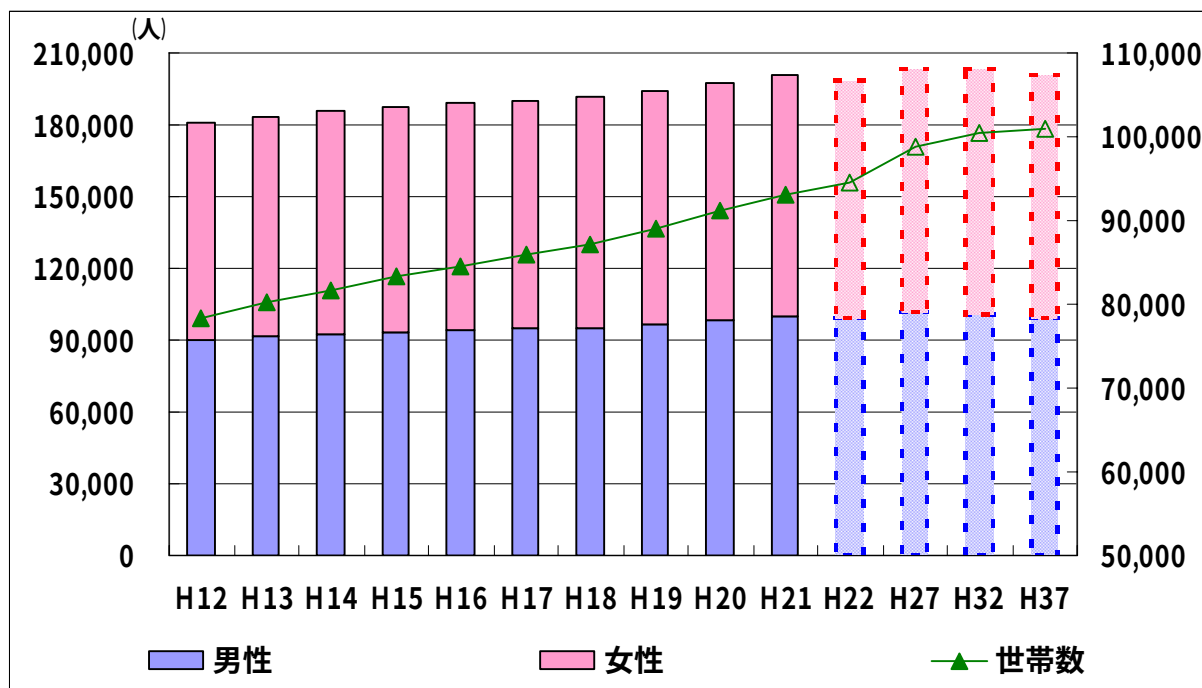
(1) 総人口・総世帯数

荒川区の総人口は平成 21 年 4 月 1 日現在、201,080 人（荒川区住民基本台帳より）であり 10 年前の平成 12 年に比べ 20,180 人増加しています。

将来的な人口を見てみると平成 27 年をピークに荒川区の人口は減少していくことが予想されています。

世帯数も人口同様に増加しており平成 21 年 4 月 1 日現在、93,134 世帯となっています。

1 世帯当たりの人員では平成 12 年で 2.31 人/世帯が平成 21 年では 2.16 人/世帯であり 10 年間で約 1 割減少しています。（図 3- 2）



出典：住民基本台帳（各年 4 月 1 日現在）、外国人登録（各年 4 月 1 日現在）、東京都総務局統計部

図 3- 2 人口・世帯数の推移

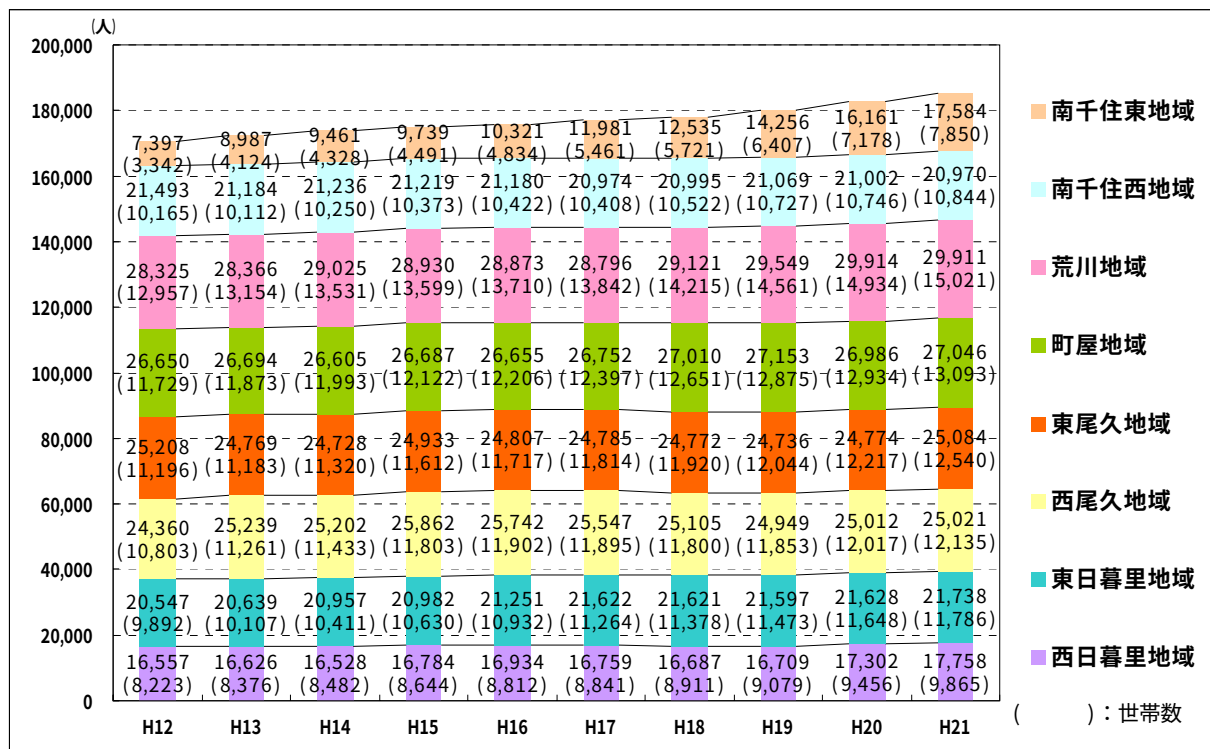
(2) 地域別人口・世帯数

次に地域別（図 3- 3、図 3- 4）の人口及び世帯数の推移を見ると南千住東地域を除いた 7 地域では、過去 10 年間の増減はほとんど見られず、ほぼ横ばい状態が続いています。

一方、南千住東地域の人口は平成 12 年で 7,397 人が平成 21 年では 17,584 人であり 10 年間で約 10,000 人増加しています。世帯数も同様に平成 12 年で 3,342 世帯が平成 21 年では 7,850 世帯であり約 4,500 世帯増加しています。荒川区の総人口がこの 10 年間で増加しているのは、主に南千住東地域の人口増加が考えられます。



図 3- 3 地域区分（都市計画マスタープランから）



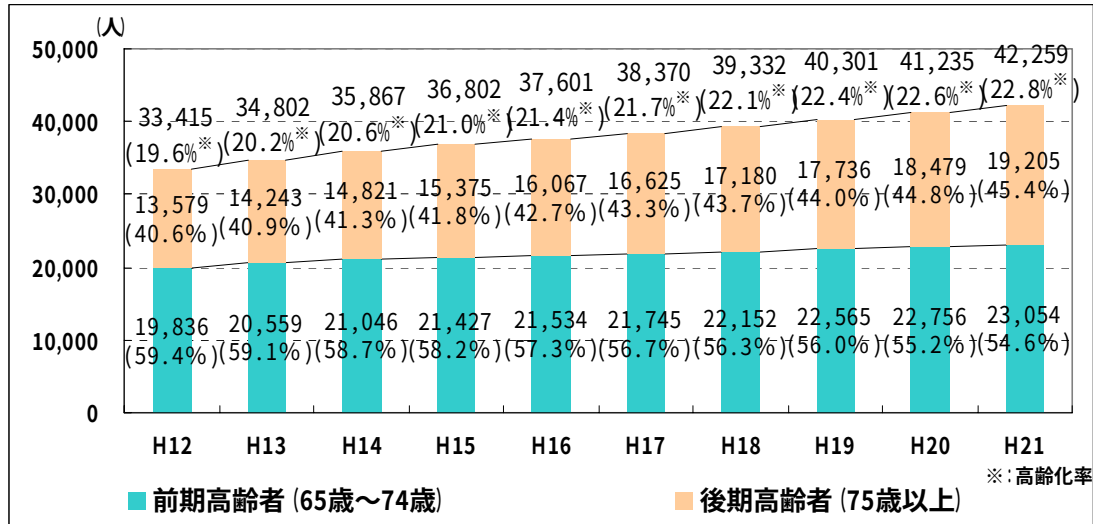
出典：住民基本台帳（各年 4 月 1 日現在）

図 3- 4 地域別人口・世帯数の推移

(3) 高齢者人口・世帯数

荒川区における65歳以上の高齢者人口の推移を見ると平成12年で33,415人（高齢化率：19.6%）が平成21年では42,259人（高齢化率：22.8%）であり10年間で約10,000人増加しています。

また、高齢者の内訳を見ると平成12年の前期高齢者（65歳～74歳）は19,836人（59.4%）、後期高齢者（75歳以上）は13,579人（40.6%）が平成21年では前期高齢者は23,054人（54.6%）、後期高齢者は19,205人（45.4%）であり後期高齢者の構成割合が徐々に高くなってきています。（図3-5）



出典：住民基本台帳（各年4月1日現在）

図3-5 高齢者人口の推移

高齢者世帯数の推移を見ると、65歳以上の高齢単身者数の割合は平成17年で4.5%（8,588人）であり平成12年から0.6ポイント増加しています。これは全国と比べると1.5ポイント、東京都と比べると0.5ポイント、荒川区の65歳以上の高齢単身者の割合が高くなっています。

次に荒川区の65歳以上の夫婦のみの高齢夫婦世帯数の割合を見ると、平成17年で6.0%（5,246世帯）で平成12年から0.5ポイント増加しています。これは全国と比べると1.2ポイント荒川区が低く、東京都と比べると0.1ポイント荒川区が高くなっています。

表3-1 高齢者世帯の推移

		人口(人)	世帯数(世帯)	65歳以上の 高齢単身者		65歳以上の夫婦のみの 高齢夫婦世帯	
				人数 (人)	割合 (対人口)	世帯数 (世帯)	割合 (対世帯数)
全国	H12	126,925,843	47,062,743	3,032,140	2.4%	2,800,324	6.0%
	H17	127,767,994	49,566,305	3,864,778	3.0%	3,571,453	7.2%
	H17/H12	101%	105%	127%		128%	
東京都	H12	12,064,101	5,423,551	388,396	3.2%	281,558	5.2%
	H17	12,576,601	5,890,792	498,443	4.0%	349,373	5.9%
	H17/H12	104%	109%	128%		124%	
荒川区	H12	180,468	79,434	6,964	3.9%	4,365	5.5%
	H17	191,207	87,480	8,588	4.5%	5,246	6.0%
	H17/H12	106%	110%	123%		120%	

出典：各年国勢調査

(1) 障がい者人口

荒川区の障がい者手帳所持者は、平成 21 年で合計 7,551 人います。これは、荒川区全体の人口 202,569 人（平成 21 年 12 月 1 日現在）に対して約 3.7% を占めています。手帳所持者の内訳を見ると身体障害者手帳の所持者が最も多く全体の約 8 割を占めています。（表 3- 2）

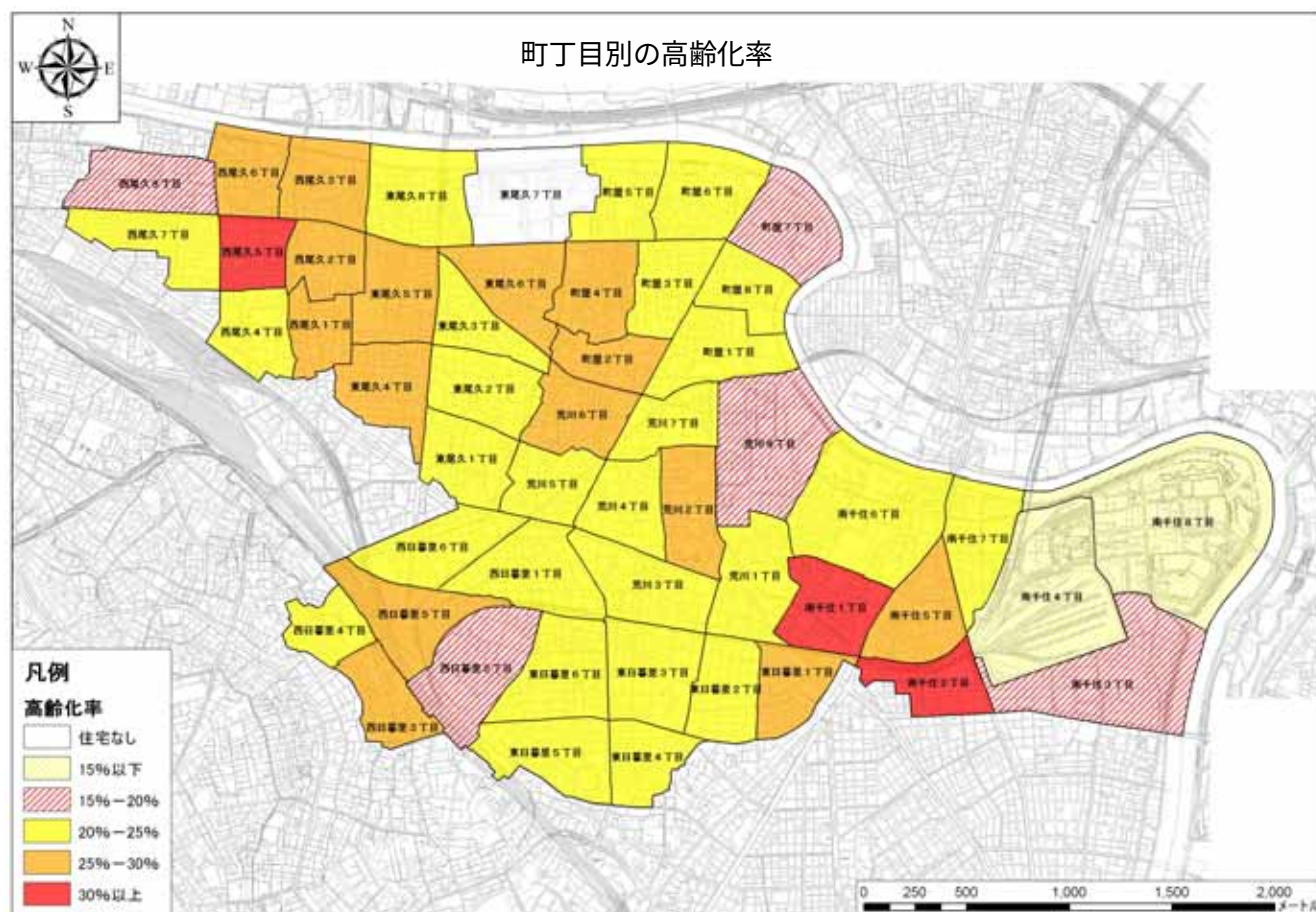
表 3- 2 障がい者手帳所持者数

種別	単独所持				重複所持				オール所持（人）	総計（人）
	身体（人）	知的（人）	精神（人）	小計（人）	身体&知的（人）	身体&精神（人）	知的&精神（人）	小計（人）		
合計	5,783	630	931	7,344	138	44	22	204	3	7,551

資料：荒川区障害者福祉課（平成 21 年 12 月 1 日現在）

(2) 町丁目別の高齢化率

町丁目別の高齢者の割合を見ると東尾久 7 丁目、南千住 4 丁目、南千住 8 丁目を除いた全ての地区で 15% を超えています。割合が高いところを見ると南千住 1 丁目、南千住 2 丁目、西尾久 5 丁目では 30% を超えています。（図 3- 6）

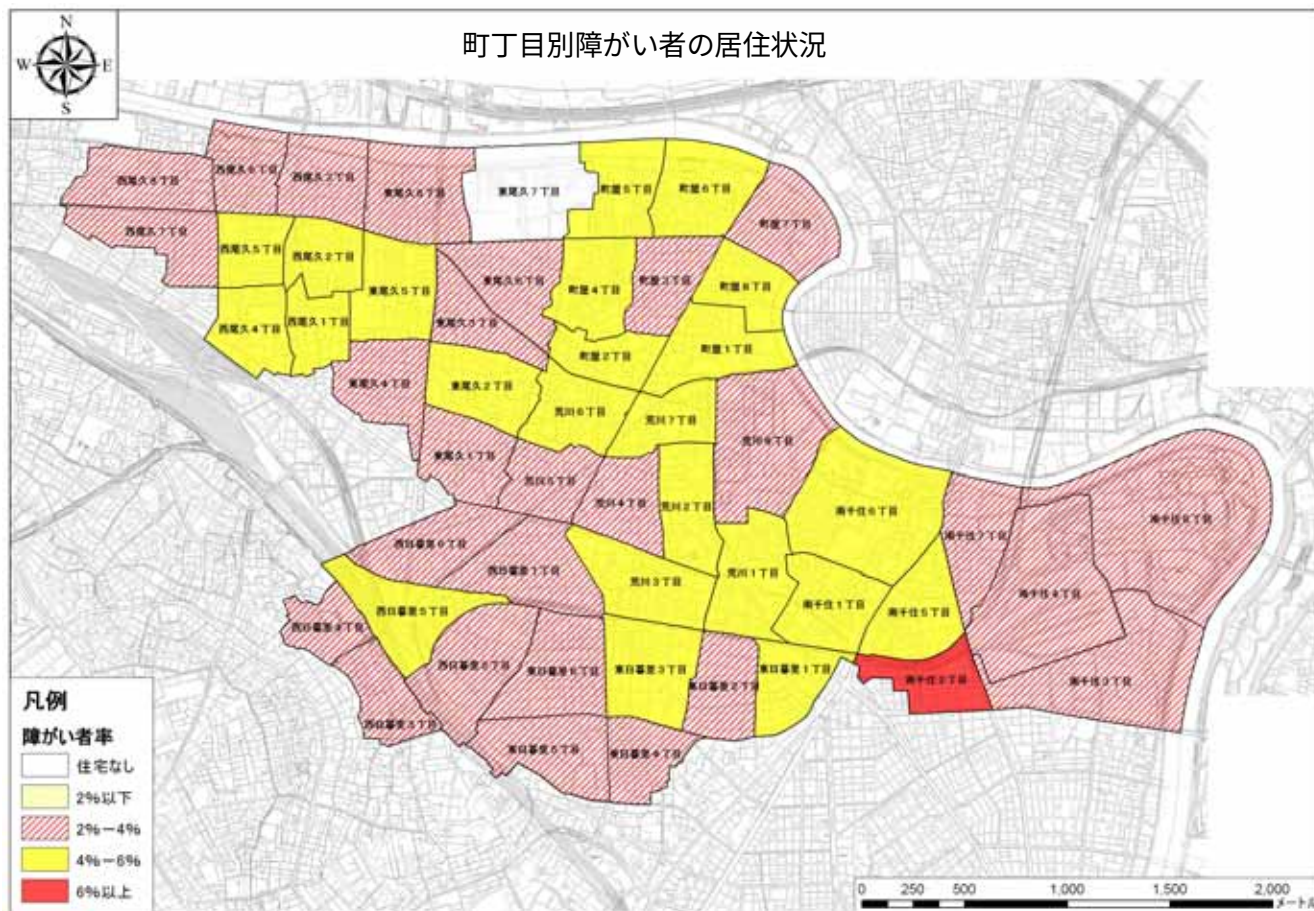


資料：住民基本台帳（平成 21 年 11 月 1 日現在）

図 3- 6 町丁目別の高齢化率

(3) 障がい者の町丁目別居住状況

町丁目別の障がい者の割合を見ると東尾久7丁目を除いた全ての地区で2%を超えています。割合が高いところを見ると南千住2丁目では6%を超えています。高齢化率とあわせて見ると、南千住2丁目は、高齢化率が30%以上でかつ障がい者率が6%以上の地区となります。(図3-7)



資料：荒川区障害者福祉課（平成21年12月1日現在）

図3-7 町丁目別障がい者の居住状況

3. 公共交通

(1) 公共交通網

荒川区内の鉄道路線（都電を含む）は、6つの路線、28の駅が存在し、日暮里駅、西日暮里駅、町屋駅、南千住駅では3つの路線が通っています。
荒川区内のバス系統は、都営バスとコミュニティバスを合わせて18系統が存在し、日暮里駅、南千住駅ではバス停は都営バスが4系統通っています。また、都営バスは東京駅、池袋駅等、都内の主要な駅に連絡しています。（図3-8）



図3-8 鉄道路線・バス系統図

資料：平成21～22年版 わたしの便利帳、東京都内乗合バス・ルートあんない（H19.4）、荒川区都市計画課資料

(2) 公共交通機関利用状況

① 鉄道（都電を除く。）

区内の各交通機関の1日当たりの平均乗降客数を見ると都電の各停留所及び日暮里・舎人ライナーの赤土小学校前以外の駅は1日当たり5,000人以上の利用があります。特に、西日暮里駅、日暮里駅では各交通機関をあわせて1日当たり約30万人以上利用しています。（表3-3）

表3-3 鉄道駅の1日当たり平均乗降人員

交通機関／駅名	平均乗降人員(人/日)									
	(尾久)	西日暮里	日暮里	三河島	南千住	町屋	新三河島	赤土小学校前	熊野前	(三ノ輪)
JR線	15,324	188,454	181,274	20,296	28,532					
京成本線			89,404			19,723	5,099			
東京メトロ		158,443			23,306	57,049				36,126
つくばエクスプレス					7,200					
日暮里・舎人ライナー		15,308	29,568					3,278	5,807	
合計	15,324	362,205	300,246	20,296	59,038	76,772	5,099	3,278	5,807	36,126

※JR線、つくばエクスプレスの「乗降人員」は「乗車人員」を2倍して算出
出典：各鉄道事業者HP（平成20年度）

② 都電荒川線

次に都電荒川線の乗車人員の推移（全線データ）を見ると年々乗車人員が減少し、平成20年度では53,000人であり平成11年度に比べ約5,000人、乗車人員が減少しています。（表3-4）

表3-4 都電荒川線1日当たり乗車人員の推移（全線データ）

1日あたり乗車人員の推移(全線)(人/日)				
H11年度	H12年度	H13年度	H14年度	H15年度
58,005	57,244	56,677	57,490	56,833
H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度
55,534	54,471	53,107	52,877	53,000

出典：東京都統計年鑑

③ 路線バス（都営バス）

荒川区内を運行する都営バスは全部で14系統あります。主な行き先としては東京駅、池袋駅、北千住駅等、都内の主要な駅へ連絡しています。また、便数が多い系統では1日当たり片道100便以上運行しています。（表3-5）

表3-5 都営バス運行状況

都営バス運行状況(便/日)													
	上46		南千47		南千48		東42乙		東42甲		東43		端44
行き先	上野松坂屋	南千住駅東口	南千住駅東口	日暮里駅	南千住駅東口	亀戸駅	南千住	秋葉原駅浅草雷門	南千住	東京駅八重洲口東神田	荒川土手操車所	駒込病院東京駅丸の内北口	駒込病院北千住駅
平日	65	64	9	8	10	10	40	43	121	121	105	103	67
土曜日	77	71			12	12	41	42	99	107	86	83	60
日曜・祝日	75	75			12	12	30	30	80	80	71	68	59
	草41		草43		草63		草64		都08		里22		里48
行き先	足立梅田町	浅草寿町	千住車庫	浅草雷門	池袋駅東口	浅草雷門	池袋駅東口	浅草雷門	日暮里駅	錦糸町駅	日暮里駅	亀戸駅	舎人二ツ橋
平日	57	55	29	30	68	68	57	58	131	128	78	79	52
土曜日	64	62	43	44	69	69	55	55	116	115	73	73	42
日曜・祝日	66	65	49	50	70	70	57	57	105	103	73	73	38

出典：都営バスHP（平成21年4月1日現在）

④ コミュニティバスさくら

平成 17 年度から運行を開始したコミュニティバスは現在、3 系統あり毎年利用者数が増加しています。特に、平成 21 年度では、12 月の時点で 1,991 人であり平成 20 年度の 1 日当たり平均利用者数を上回る状況となっています。(表 3- 6)

表 3- 6 コミュニティバス 1 日当たり平均利用者数の推移

コミュニティバス1日あたり平均利用者数(人/日)						
ルート/年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	※H21年度	摘要
さくら	845	1,011	1,092	1,188	1,208	01、02系統
	(30)	(33)	(38)	(41)	(39)	
汐入さくら	-	-	-	490	783	03系統
				(9)	(17)	
合計		1,011	1,092	1,678	1,991	

※ () 内は障がい者の利用者数

※H21 年度については 12 月までの実績

出典：荒川区都市計画課資料（平成 22 年 1 月 10 日現在）

⑤ 水上バス

平成 20 年度の荒川遊園発水上バスの乗船者数は 739 人でした。これは、水上バス全体の乗船者数（172,739 人）の 0.5%に当たります。（資料：東京都公園緑地協会）

(3) 鉄道駅のバリアフリー化の状況

荒川区内にある鉄道駅のバリアフリー化の状況をみると、現在 JR 三河島駅（H22 年度完了予定）を除いた全ての駅でエレベーターが設置されています。(表 3- 7)

表 3- 7 区内各駅のバリアフリー化の状況

駅名	事業者名	整備状況	概要			備考
			エレベーター	エスカレーター	多目的トイレ	
日暮里駅	JR東日本	完了	3基	6基	○	平成21年度未完了予定
	京成電鉄	整備中	5基	10基 (整備中)	○	
	日暮里・舎人ライナー	完了	4基	5基	○	
南千住駅	JR東日本	完了	1基	2基	○	
	つくばエクスプレス	完了	2基	2基	○	
	東京メトロ日比谷線	完了	2基	3基	○	
町屋駅	京成電鉄	完了	1基	2基		
	東京メトロ千代田線	完了	1基	4基		
西日暮里駅	JR東日本	完了	2基	4基	○	車いす対応
	東京メトロ千代田線	完了	2基	7基		
	日暮里・舎人ライナー	完了	2基	3基	○	
三河島駅	JR東日本	整備予定	整備予定	1基		平成22年度工事着工予定
新三河島駅	京成電鉄	完了	1基			
熊野前駅	日暮里・舎人ライナー	完了	1基	1基	○	
赤土小学校前駅						

資料：荒川区都市計画課（平成 21 年 10 月 7 日現在）、各事業者 HP

4. 主要施設

(1) 施設分布状況

荒川区内には主要施設として区役所・区民事務所など、教育・文化・スポーツ施設、福祉施設等、356の施設が分布しています。また、各施設の分布状況を見ると区役所・区民事務所など、主な官公署などの施設は区の中心部に多く、福祉施設、都立・区立公園、防災広場等は区内全域に広く分布しています。(図3-9)(一部複合施設あり)

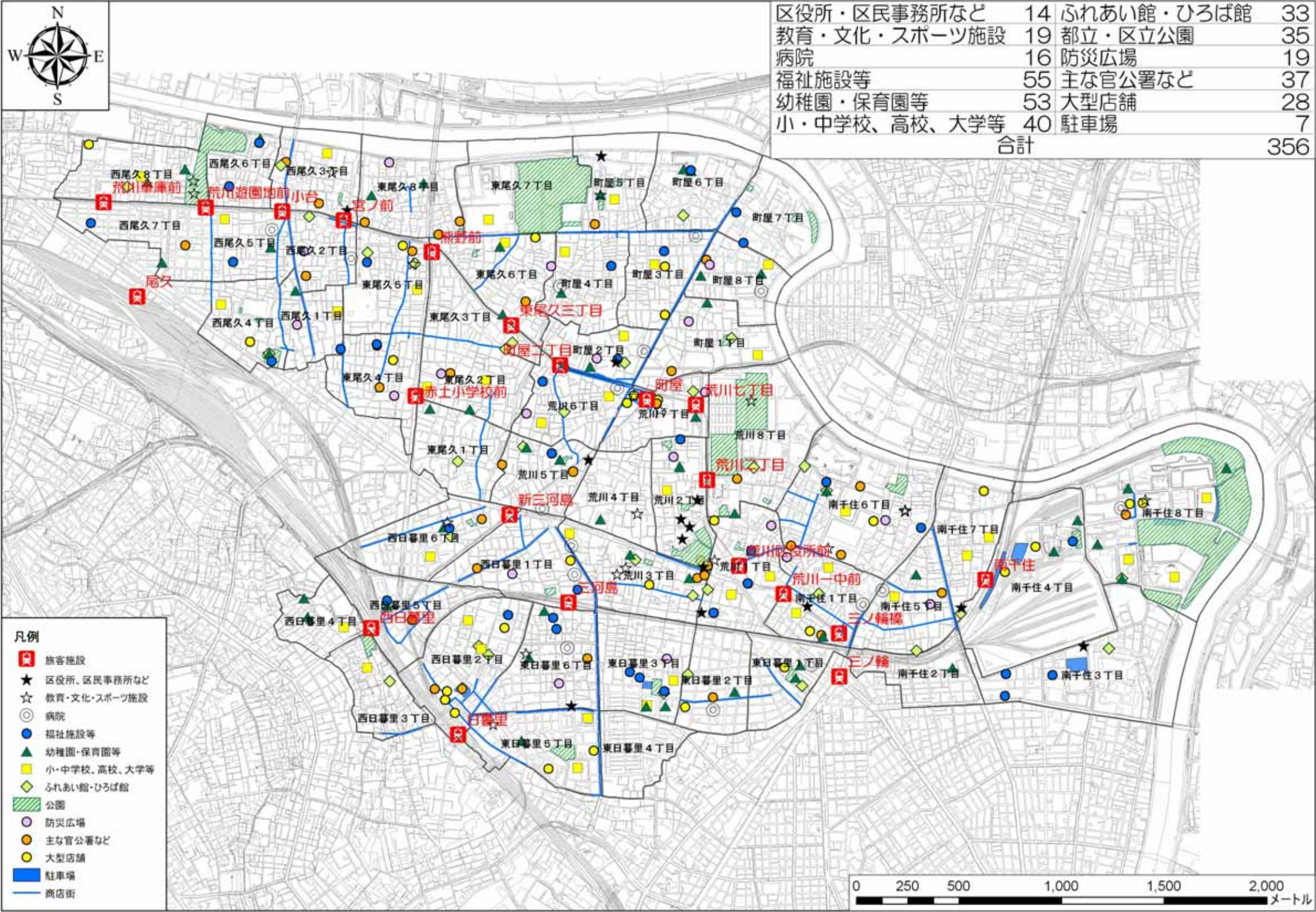
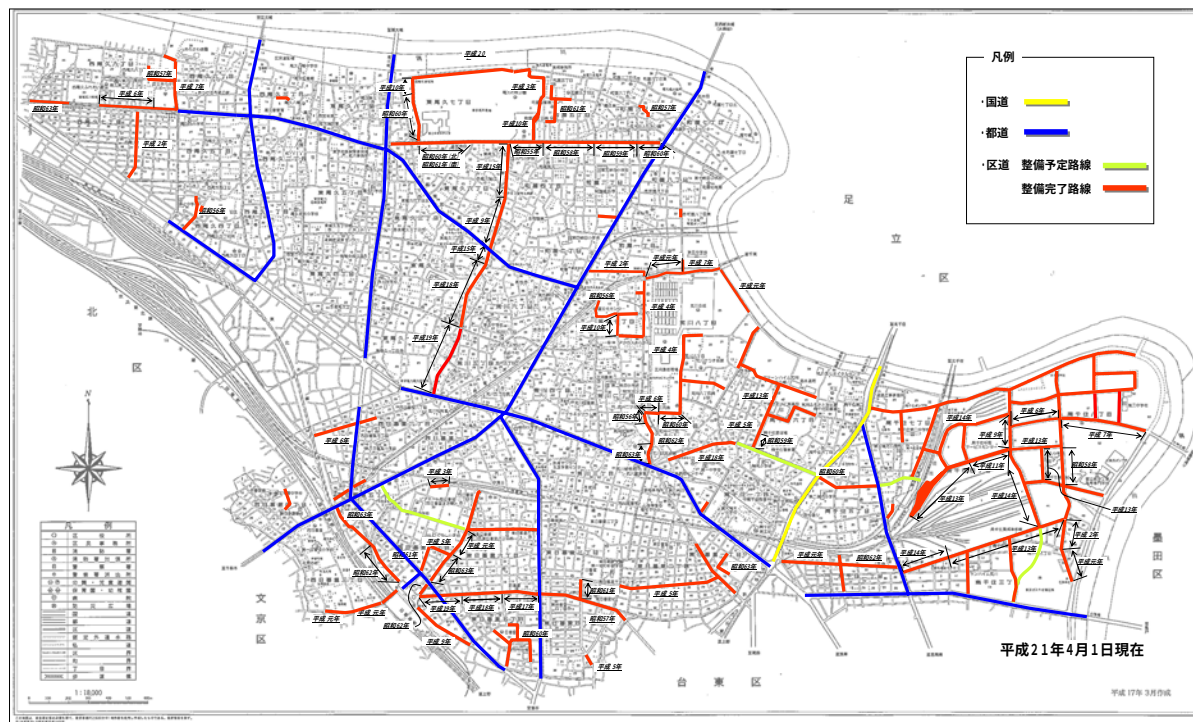


図3-9 主要施設の分布状況

5. 関連事業

(1) 歩道の整備状況

区内の歩道の整備状況は国道、都道はすべて整備されています。区道では南千住東地域、東日暮里地域周辺は整備が進んでいますが区内全域を見ると歩道が未整備の箇所が多くなっています。(図 3- 10)



※国道・都道は歩道整備済み

資料：荒川区都市計画課（平成 21 年 4 月 1 日現在）

図 3- 10 歩道の整備状況

6. 区民・団体アンケート調査

(1) 調査の概要

本アンケート調査は基本構想を策定する上での基礎的資料とすること及び既存の日暮里駅周辺地区のバリアフリー基本構想の見直しを行うための基礎的資料とすることを目的に区民の方から広くバリアフリー化についての意見聴取を行うとともに、バリアフリー化を特に必要とする高齢者・障がい者等の意見反映も行うため、以下の調査対象者・調査方法により実施しました。

表 3- 8 アンケート実施概要

	アンケート配布日	回答期限	配布方法	回収方法
①区民全般	平成 21 年 11 月 14 日	平成 21 年 11 月 29 日	郵送配布	郵送回収
②団体メンバー	平成 21 年 11 月 20 日	平成 21 年 11 月 29 日	直接配布 (団体代表者経由)	郵送回収
③子育て支援モニター	平成 21 年 11 月 30 日	平成 21 年 12 月 13 日	窓口配布	郵送回収
④回答希望者	平成 21 年 11 月 16 日	平成 21 年 11 月 29 日	窓口配布	郵送回収

① 区民全般

区民全般に対しては、住民基本台帳から無作為に抽出した 16 歳以上の方 3,000 人に、アンケート調査票を郵送配布し、郵送で回収を行いました。

② 団体メンバー

区内高齢者団体、障がい者団体の方を対象に、団体代表者を通じて一般区民と同様のアンケート調査票を配布していただき、郵送で回収を行いました。

③ 子育て支援モニター

区内で団体活動している子育て支援モニターの方を対象に、区の窓口でアンケート調査票を配布し、郵送で回収を行いました。

④ 回答希望者

区役所内都市計画課カウンターにアンケート調査票を設置し、回答希望者に配布できるようにし、郵送で回収を行いました。

なお、アンケート実施については、区役所HPのトップページに掲載しました。

また、11/21 付け広報においてもアンケート調査実施の記事を掲載しました。

(2) 回答状況

3,540 通の配布に対して、平成 22 年 1 月 6 日現在で 1,042 通の回答を得ることができ、回答率は 29.4%でした。(表 3- 9)

表 3- 9 アンケート回収状況

	区民全般用	団体配布用	子育て支援モニター	合計
配布数	3,000	500	40	3,540
有効回答数	917	95	30	1,042
有効回答率	30.6%	19.0%	75.0%	29.4%

(3) 結果概要

① よく利用する地域

普段よく利用する地域については町屋地域が最も多く、428名（41.1%）の人が利用すると回答しています。次いで、荒川地域、南千住西地域と区の中央に位置する地域が上位に入っています。

上位3地域の利用頻度を見ると約3～4割が「ほぼ毎日」と回答しています。利用目的では約5割の人が「買い物」と回答しています。（表3-10）

表3-10 よく利用する地域（全体）

順位	地域名	頻度	目的
1	町屋地域 (428名/41.1%)	ほぼ毎日 (141名/32.9%)	買い物 (249名/58.2%)
		週2～3回程度 (117名/27.3%)	通勤・通学 (66名/15.4%)
		週1回程度 (81名/18.9%)	散歩・運動 (32名/7.5%)
2	荒川地域 (280名/26.9%)	ほぼ毎日 (95名/33.9%)	買い物 (112名/40.0%)
		週2～3回程度 (86名/30.7%)	通勤・通学 (46名/16.4%)
		週1回程度 (51名/18.2%)	散歩・運動 (33名/11.8%)
3	南千住西地域 (251名/24.1%)	ほぼ毎日 (106名/42.2%)	買い物 (139名/55.4%)
		週2～3回程度 (60名/23.9%)	通勤・通学 (39名/15.5%)
		週1回程度 (33名/13.1%)	散歩・運動 (31名/12.4%)

※「地域名」の割合は有効回答数に対する割合を示す

※「頻度」「目的」の割合は各地域の回答数に対する割合を示す

② よく利用する駅

普段よく利用する駅については、町屋駅（東京メトロ）が最も多く、224名（21.5%）の人が利用すると回答しています。次いで、日暮里駅（JR）、西日暮里駅（JR）の順によく利用すると回答しています。

上位3駅の利用頻度を見ると、約3～4割が「ほぼ毎日」と回答しています。（表3-11）

表3-11 よく利用する駅（全体）

順位	駅名	頻度
1	町屋駅（東京メトロ） (224名/21.5%)	ほぼ毎日 (67名/30.3%)
		週1回程度 (51名/23.1%)
		月2～3回程度 (46名/20.8%)
2	日暮里駅（JR） (221名/21.2%)	ほぼ毎日 (78名/35.3%)
		週2～3回程度 (48名/21.7%)
		週1回程度 (32名/14.5%)
3	西日暮里駅（JR） (171名/16.4%)	ほぼ毎日 (68名/39.8%)
		週2～3回程度 (41名/24.0%)
		週1回程度 (30名/17.5%)

※「地域名」の割合は有効回答数に対する割合を示す

※「頻度」の割合は各地域の回答数に対する割合を示す

7. 現状の主な課題

(1) 荒川区の現況・特徴

荒川区の概要及び区民・団体アンケートの結果から荒川区の現況・特徴を以下に整理します。

<荒川区の概要>

- ・ 荒川区の総人口は平成 12 年から 10 年間で約 20,000 人増加しています。
- ・ 高齢者人口は平成 12 年から 10 年間で約 10,000 人増加しています。また、高齢者の内訳を見ると後期高齢者の割合が徐々に高くなってきています。
- ・ 荒川区は、区を中心に密集市街地を擁し、当該地域を中心に高齢者割合が高くなっており、市街地環境における防災性・快適性などにおける課題を多く抱えています。
- ・ 鉄道は区の縁辺地域を通過し、都電は区を中心部を東西に、バスは区全域を走っています。
- ・ 多くの旅客施設では、駅前広場等の駅周辺のたまり空間が不足しています。
- ・ 区内全域に、公共施設等が広く分布しています。

<区民・団体アンケートの結果>

- ・ 日暮里駅周辺の道路では「自転車の違法駐輪が多い」「段差が多い」等の回答が出ています。
- ・ 「心のバリアフリー」については、回答者の約 5 割の人が「知らない」と回答しています。

(2) バリアフリー化の主な課題

- ・ 再開発や市街地整備などが計画的に進められた地区におけるバリアフリー化の進展に対して、全般的に歩行空間の確保などのバリアフリー化が進んでいません。
- ・ 各駅のバリアフリー化の進展に対し、駅周辺の道路等のバリアフリー化が進んでいません。
- ・ 多くの人が利用する旅客施設や公共施設等を中心とした重点的なバリアフリー化の対応が必要です。
- ・ 区民の交通手段の中心を担う、都電・バスなどの利用を考慮したバリアフリー化を検討することが必要です。
- ・ 荒川区の特性を踏まえて既存空間の活用や区民が相互に助け合い理解し合えるソフト面を含めたバリアフリー化の対応が必要です。

第4章 荒川区バリアフリー基本方針

1. 基本理念

このバリアフリー基本構想は、区の基本構想や基本計画に基づき、だれもが自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境整備を目指し、基本理念を次のとおり定め、その実現を目指します。

人とのつながりを実感できる「やさしいまち あらかわ」

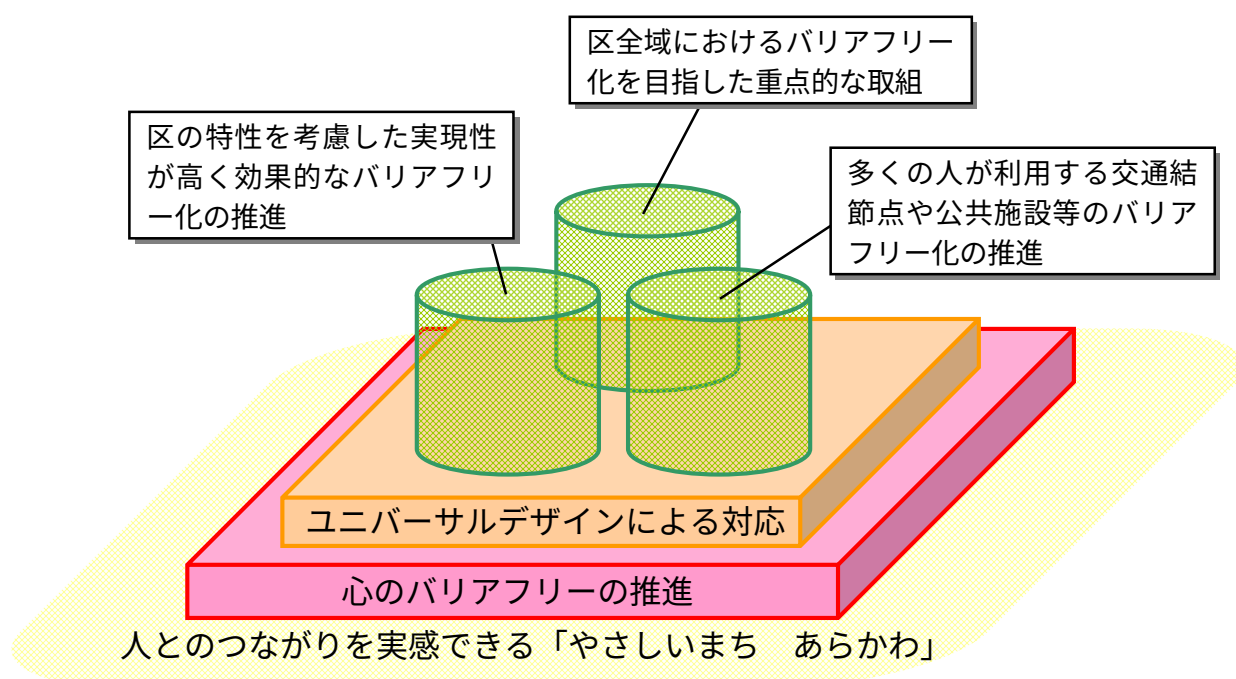


図 4-1 基本方針イメージ図

◆語句の意味

※「バリアフリー」とは

障害者が社会参加する上での障害（バリア）をなくす（フリー）こと。近年では、物理的障壁（建築物、道路など）ばかりでなく、障害者の社会参加を困難にしている全ての障壁を取り除くことを意味し、大きく以下の4つに整理できます。

- ①物理的バリア：建築物、住宅、駅、道路などでのバリア
- ②制度のバリア：教育、就労、資格取得、地域での自立などで生じるバリア
- ③文化・情報のバリア：特に、視覚・聴覚障害者の日常生活に欠かせない情報が、利用しやすいかたちで提供されていないことによるバリア
- ④意識のバリア：健常者の意識の中にある、障害者に対する差別・偏見・誤解などによるバリア

バリアフリーデザインの推進運動が1950年代後半から米国で始まり、70年代には国連から「バリアフリーデザイン」という報告書が発表され、広くバリアフリーの言葉が普及しました。（出典：「交通ボランティアのすすめ」／国土交通省）

※「ユニバーサルデザイン」とは

設計・計画段階から「できるかぎりすべての人に利用可能なように、製品、建物、空間をデザインすること」。バリアフリーは障壁を取り除いていくという対処療法的な意味合いがある一方で、ユニバーサルデザインは、障害や年齢等に関係なく、できるだけ多くの人が使いやすいように、あらかじめそのデザインに普遍性を持たせるという積極的な意味が含まれます。今後のものづくりや情報提供における考え方の基本と言えます。（出典：「交通ボランティアのすすめ」／国土交通省）

※「心のバリアフリー」とは

わたしたち一人一人が、高齢者や障がいのある人など移動が大変な人たちの気持ちになって考え、協力していくことです。（出典：「こころのバリアフリー」ガイドブック/国土交通省）

2. 基本方針

このバリアフリー基本構想では、荒川区におけるバリアフリー化の主な課題を解決し、基本理念を実現していくために、バリアフリー化の推進を区と区民が一体となって取り組むための基本的な考え方（ソフト面）と移動等のための空間整備において特に推進すべき事項（ハード面）として次のとおり基本方針を定めます。

また、基本方針を推進していく上では、協議会による基本構想の実施段階における連絡調整制度などを活用しながら、継続的・段階的なバリアフリー化の推進に努めます。

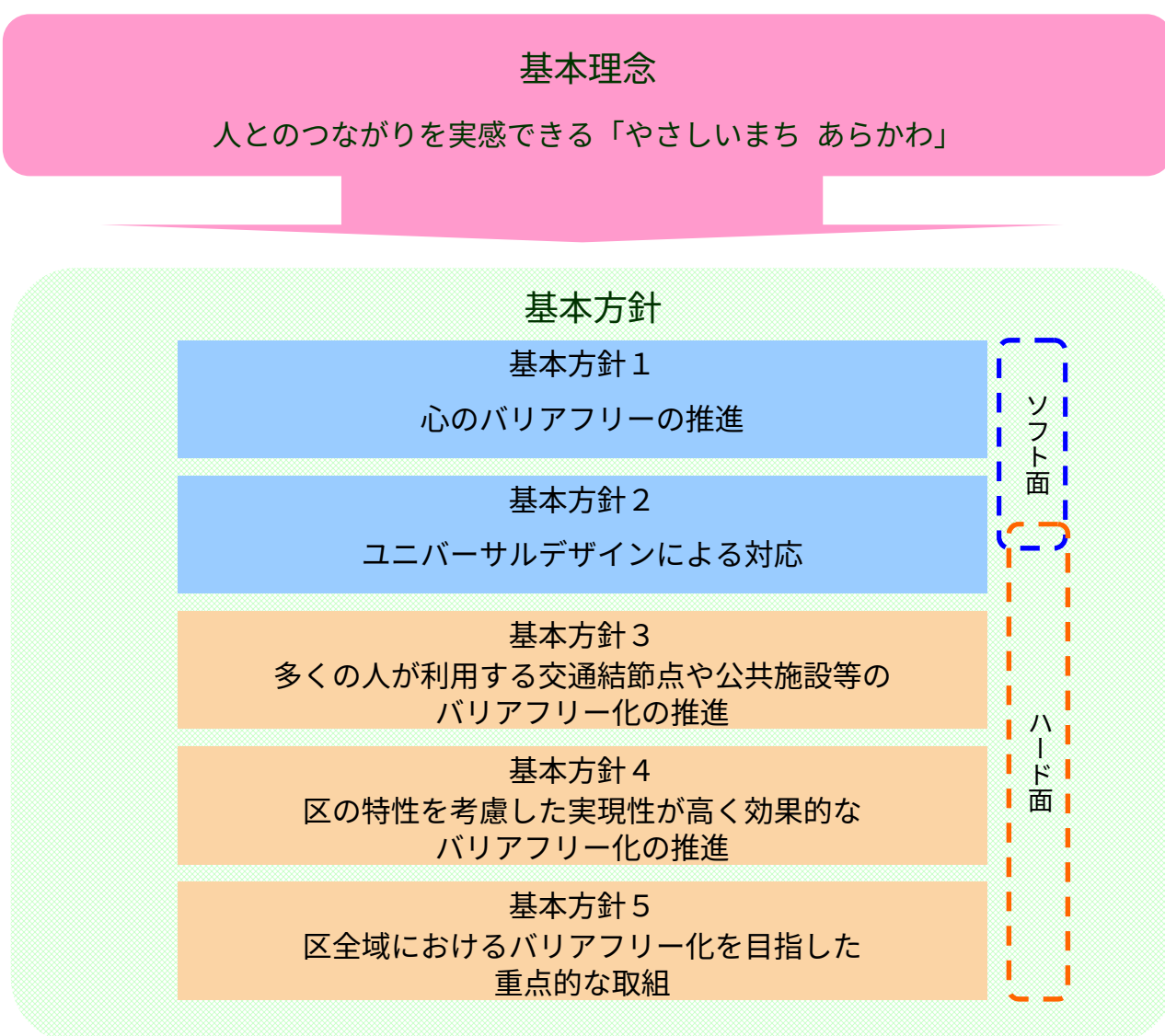


図 4-2 基本理念・基本方針概念図

基本方針 1：心のバリアフリーの推進

高齢者・障がい者等の移動等円滑化を実現するためには、施設整備だけでなく区民等が日常的に困っている人に自然と手を差しのべる心をはぐくむことが大切です。

- ・区民がバリアフリー化の重要性や高齢者・障がい者、妊産婦や乳幼児同伴者などに対する理解を深めるための、バリアフリーに関する情報提供をはじめ、様々なソフト施策を推進します。
- ・違法駐車・放置自転車及び屋外広告物など、車いす使用者等を含む歩行者の通行を妨げる行為に対しては、歩行空間の適正利用を区民に呼びかけます。
- ・ワークショップ等を通じて、区民、利用者、来街者が相互に理解を深め支援し合える心をはぐくみます。
- ・具体的な取組として、区民に幅広くバリアフリーへの意識を高めるための「心のバリアフリー教室」の開催や、関係団体等の活動紹介などを区広報・HP等を通じて行い、区民に対する教育活動、学習機会を提供していきます。取組の実施に向けては関係機関との密接な連携を図ります。
- ・妊産婦への気配りを促す厚生労働省が進める「マタニティマーク」や内部障がい者への理解を深めるための「ハート・プラスマーク」など、各種取組の紹介や広報・PRを行うことにより、日常的に困っている人に自然と手を差しのべる心をはぐくむことができる社会形成を促進します。

基本方針 2：ユニバーサルデザインによる対応

施設整備に当たっては、「どこでも、だれでも、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を踏まえたバリアフリー化が求められます。

- ・荒川区のバリアフリー化を推進していくに当たっては、ユニバーサルデザインを目指した都市空間づくりに取組み、高齢者、障がい者等だれもが安全・安心・快適かつ円滑に移動できる連続的な空間形成を推進します。
- ・分かりやすいサイン（ひらがな・外国語併記）の整備、点字・音声案内の充実、移動支援のためのユビキタス環境づくりなど、来街者・外国人の円滑な移動を支援するサイン計画の充実によるユニバーサルデザイン化を図ります。

荒川区全体でのバリアフリー化を推進するためには、前述の「心のバリアフリー」や「ユニバーサルデザイン」への取組を全区的な観点から展開していくことが重要です。あわせて、旅客施設等を中心とした移動等のための空間整備や市街地整備と連携したバリアフリー化の推進を図るとともに、関係事業者等のバリアフリー化への取組について、区民の計画段階からの関与や整備・実施後の効果検証を含めた事後評価を実施することにより、継続的・段階的なバリアフリー化が実現できます。

基本方針 3：多くの人が利用する交通結節点や公共施設等のバリアフリー化の推進

- ・区民がよく利用する鉄道等の旅客施設を中心に駅前広場の整備等面的・一体的なバリアフリー化を推進します。
- ・病院・福祉施設といった高齢者・障がい者等が多く利用する施設について当事者の意見を反映したバリアフリー化を推進します。
- ・子育て環境や来街者の利用に配慮したバリアフリー化を推進します。
- ・施設間の主要な利用経路について安全かつ快適に過ごせる歩行空間を創出し、だれもが都市機能を実感できるようバリアフリー化を推進します。

基本方針 4：区の特性を考慮した実現性が高く効果的なバリアフリー化の推進

- ・区内の主要な交通機関であり区民の生活基盤である都電・バス利用を考慮した移動経路のバリアフリー化を推進します。
- ・都電・バス等の車両については、事業者と調整を図りながら車いすスペースや情報提供表示器の設置、乗降時の段差解消及び安全性の確保などのバリアフリー化を推進します。
- ・施設間の移動を補完するコミュニティバスの活用を推進します。

基本方針 5：区全域におけるバリアフリー化を目指した重点的な取組

- ・区の特性を踏まえたバリアフリー化を推進する重点整備地区を設定します。
- ・荒川区全体への展開を計画的に実現するため段階的に地区別基本構想を作成します。
- ・重点整備地区での取組を重点整備地区以外の地区にも事業機会を捉えて展開して荒川区全体でのバリアフリー化を推進します。

第5章 重点整備地区の設定

1. 重点整備地区設定方針

重点整備地区の設定は、バリアフリー新法並びに基本方針で示されている要件を踏まえ、特に、高齢者及び障がい者の移動を考慮した上で、以下の方針で重点整備地区の設定を行います。あわせて、重点整備地区の優先順位付けを行い、次年度以降の地区別基本構想策定の順序の参考とします。

◇重点整備地区の要件

- ・1日の平均乗降客数が5,000人を超える7駅(特定旅客施設：日暮里、西日暮里、三河島、南千住、町屋、新三河島、熊野前)については、特定旅客施設を中心とした地区を重点整備地区候補として位置付けます。
- ・荒川区では、都電が区内の重要な移動手段として考えられることや、日暮里・舎人ライナーの開通により区内外の移動特性の変化もうかがえることから、特定旅客施設の他、都電、日暮里・舎人ライナーの各駅を中心とした地区を重点整備地区候補として位置付けます。

◇重点整備地区の範囲

- ・重点整備地区は、特定旅客施設等の移動の中心となる施設から、おおむね500m圏域※を目安に設定します。
- ・重点整備地区の規模は、約100ha程度（おおむね1km四方）を目安に、町丁目ごとで構成される区域を基本として設定します。
- ・主要施設の分布状況及びアンケート調査結果による利用状況を考慮し（特に高齢者・障がい者の利用が多いと考えられる施設）、施設相互利用に配慮した範囲を重点整備地区の範囲として設定します。
- ・重点整備地区相互の範囲が重複・近接する場合には、一体的な範囲の設定がバリアフリー化を推進する上で、有効かつ効果的であると考えられる場合には、連担して重点整備地区の範囲として設定します。
- ・区境付近では、隣接区との関連も考慮し、必要に応じて、当該区との調整を行うこととします。

◇優先順位の設定

- ・重点整備地区の検討においては、夜間人口、高齢者人口、障がい者人口などの人口分布について町丁目毎の分布状況を把握するとともに、主要施設の分布状況も考慮した上で、候補地区毎の評価を行います。
- ・重点整備地区の設定並びに地区別基本構想作成の優先順位については、候補地区の評価順位を参考に、区としてのモデル的な区域としての有効性や、都市計画マスタープランにおける生活拠点・広域拠点としての位置付けなどを総合的に考慮して設定します。

※駅等から500m圏内の設定理由

- ・500m圏内では、健常者が徒歩でおおむね10分程度で圏内の施設等に到達すると想定される。（高齢者・障がい者では、それ以上の時間を要することが想定され、徒歩のみの利用が難しいと判断）
- ・鉄道駅等の相互の距離をみると、おおむね1km圏内で駅間が重複している。
- ・バス停・都電停留所の間隔は、おおむね500m程度である。
- ・各駅から500m圏内にある主要施設は、全体の7割を超える。

2. 重点整備地区設定手順

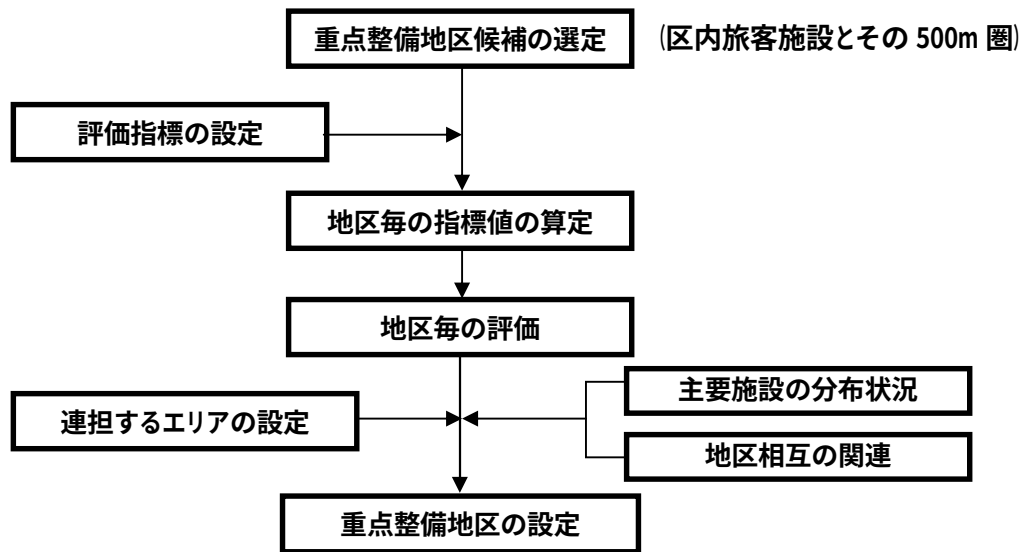


図 5-1 重点整備地区設定手順

3. 地区別評価

(1) 評価指標の設定

前述の方針を踏まえ、重点整備地区候補の評価を行うための指標を設定します。

表 5-1 地区別評価指標

要件	評価項目
人口条件 (事業の影響範囲)	①夜間人口：当該駅等を中心に 500m圏内の夜間人口 ②高齢者人口：当該駅等を中心に 500m圏内の高齢者(65 歳以上)人口 ③障がい者人口：当該駅等を中心に 500m圏内の障がい者手帳所持者数
配置要件 (施設の分布)	①鉄道駅等の利用者数：当該駅等の 1 日平均乗降客数 ②平日バス便数：当該駅等に乗り入れているバスの運行便数 ③区民がよく利用する駅：アンケート調査結果から「よく利用する駅」の回答数 ④公共施設等の配置状況：当該駅等を中心に 500m圏内の施設数
課題要件 (事業の必要性)	①高低差：当該駅等を中心に 500m圏内の地形標高差が 5m以上の有無 ②駅前広場未整備：当該駅等に係る駅前広場が未整備 ③高齢者利用駅：アンケート調査結果から、高齢者の「よく利用する駅」の回答数
効果要件 (事業の効果)	①都市計画道路未整備延長：当該駅等を中心に 500m圏内の未整備都市計画道路延長

(2) 優先順位の評価方法

- 鉄道駅等ごとに、評価項目ごとのスコア(点数)※を計算し、要件ごとの平均スコアを算出し、さらに、各要件の平均スコアの平均を総合スコアとして設定します。

- 総合スコアが高い駅等が、バリアフリー化における現状課題等が多いものと判断し、重点整備地区を設定する上で優先順位が高いものとします。

- 各評価項目のスコア計算方法

<データの作成>

- ・夜間人口、高齢者人口、障がい者人口：

町丁目別にデータを設定する。

鉄道駅等から500m圏内に該当する町丁目データを集計し、鉄道駅等のデータとします。(DATAi)

- ・鉄道駅等の利用者数、平日バス便数、都市計画道路未整備延長：

鉄道駅等に係る当該データを作成します。(DATAi)

- ・区民がよく利用する駅、高齢者がよく利用する駅：

アンケート調査結果より、「よく利用する駅」(1番、2番)の回答数を駅ごとに集計し、高齢者利用については、そのうちの65歳以上の回答者分のみを集計して、鉄道駅ごとのデータとします。(DATAi)

- ・高低差、駅前広場未整備：

高低差は地形図上から5mの標高差の有無、駅前広場未整備は地形図上から駅前広場の有無からデータを作成します。

※スコア(点数)

各指標での最高評価を「1.00」、最低評価を「0.00」として、その間は直線補完により配点したもの

<スコアの算定>

項目ごとに最大値(MAX)・最小値(MIN)を算出します。

各鉄道駅ごとのスコア(SCOREi)は次の算定式で算出します。

$$SCOREi = (DATAi - MIN) \div (MAX - MIN)$$

算出例) 高齢者数(西日暮里駅の場合)

尾久駅	1,164
西日暮里駅	1,976
日暮里駅	1,631
三河島駅	3,772
南千住駅	2,680

← 最小値

町屋二丁目駅	4,796
荒川七丁目駅	3,068
荒川二丁目駅	3,153
荒川区役所前駅	3,694
荒川一中前駅	3,934
三ノ輪橋駅	3,678

← 最大値

尾久駅	0.00
西日暮里駅	0.22
日暮里駅	0.13
三河島駅	0.72
南千住駅	0.42

町屋二丁目駅	1.00
荒川七丁目駅	0.52
荒川二丁目駅	0.55
荒川区役所前駅	0.70
荒川一中前駅	0.76
三ノ輪橋駅	0.69

$$\text{西日暮里駅} = (1,976 - 1,164) \div (4,796 - 1,164) = 0.22$$

(3) 評価結果

表 5-2 地区別評価結果

◆指標値

地区中心	路線	人口条件				配置要件					課題要件				効果要件	
		夜間人口 (人)	高齢者数 (人)	障がい者数 (人)		駅利用者数 (人/日)	平日バス便数 (便/日)	よく利用する駅 (アンケート)	主な施設数		5m以上の高低差	駅前広場未整備	高齢者利用駅 (アンケート)		都市計画道路未整備延長 (m)	
尾久駅	JR	5,235	1,164	202	—	15,324	115	59	9	—	0	1	13	—	651	—
西日暮里駅	JR、東京外環、日暮里・舎人ライナー	9,079	1,976	286	—	362,205	241	242	14	—	1	1	61	—	1,573	—
日暮里駅	JR、京成、日暮里・舎人ライナー	8,389	1,631	272	—	300,246	538	265	12	—	1	0	80	—	489	—
三河島駅	JR	19,897	3,772	663	—	20,296	286	76	33	—	0	1	17	—	800	—
南千住駅	JR、東京外環、つくばエクスプレス	12,362	2,680	486	—	59,038	362	317	22	—	0	0	77	—	902	—
町屋駅	京成、東京外環、都電荒川線	17,042	4,117	755	—	76,772	112	409	33	—	0	1	141	—	735	—
新三河島駅	京成	17,684	3,682	595	—	5,099	115	40	33	—	0	1	10	—	1,036	—
三ノ輪駅	東京外環	10,563	2,841	488	—	36,126	195	17	16	—	0	1	6	—	602	—
赤土小学校前駅	日暮里・舎人ライナー	13,978	3,312	541	—	3,278	243	22	16	—	0	1	8	—	798	—
熊野前駅	日暮里・舎人ライナー、都電荒川線	12,542	2,990	480	—	5,807	243	74	21	—	0	1	26	—	506	—
荒川車庫	都電荒川線	8,020	1,518	288	—		0	29	14	—	0	1	7	—	758	—
荒川遊園地前駅	都電荒川線	13,393	3,082	526	—		0	30	20	—	0	1	8	—	659	—
小台駅	都電荒川線	14,209	3,586	602	—		208	57	27	—	0	1	21	—	146	—
宮ノ前駅	都電荒川線	12,895	3,258	543	—		0	20	27	—	0	1	6	—	77	—
東尾久三丁目駅	都電荒川線	18,157	4,482	756	—		0	27	24	—	0	1	14	—	468	—
町屋二丁目駅	都電荒川線	18,954	4,796	835	—		0	21	34	—	0	1	13	—	135	—
荒川七丁目駅	都電荒川線	13,467	3,068	599	—		0	8	34	—	0	1	5	—	835	—
荒川二丁目駅	都電荒川線	14,281	3,153	591	—		0	5	40	—	0	1	2	—	1,506	—
荒川区役所前駅	都電荒川線	16,146	3,694	629	—		425	26	47	—	0	1	19	—	1,367	—
荒川一中前駅	都電荒川線	16,247	3,934	671	—		0	7	49	—	0	1	4	—	1,359	—
三ノ輪橋駅	都電荒川線	13,930	3,678	617	—		59	55	27	—	0	1	26	—	717	—
最大値		19,897	4,796	835		362,205	538	409	49		1	1	141		1,573	
最小値		5,235	1,164	202		3,278	0	5	9		0	0	2		77	

◆スコア

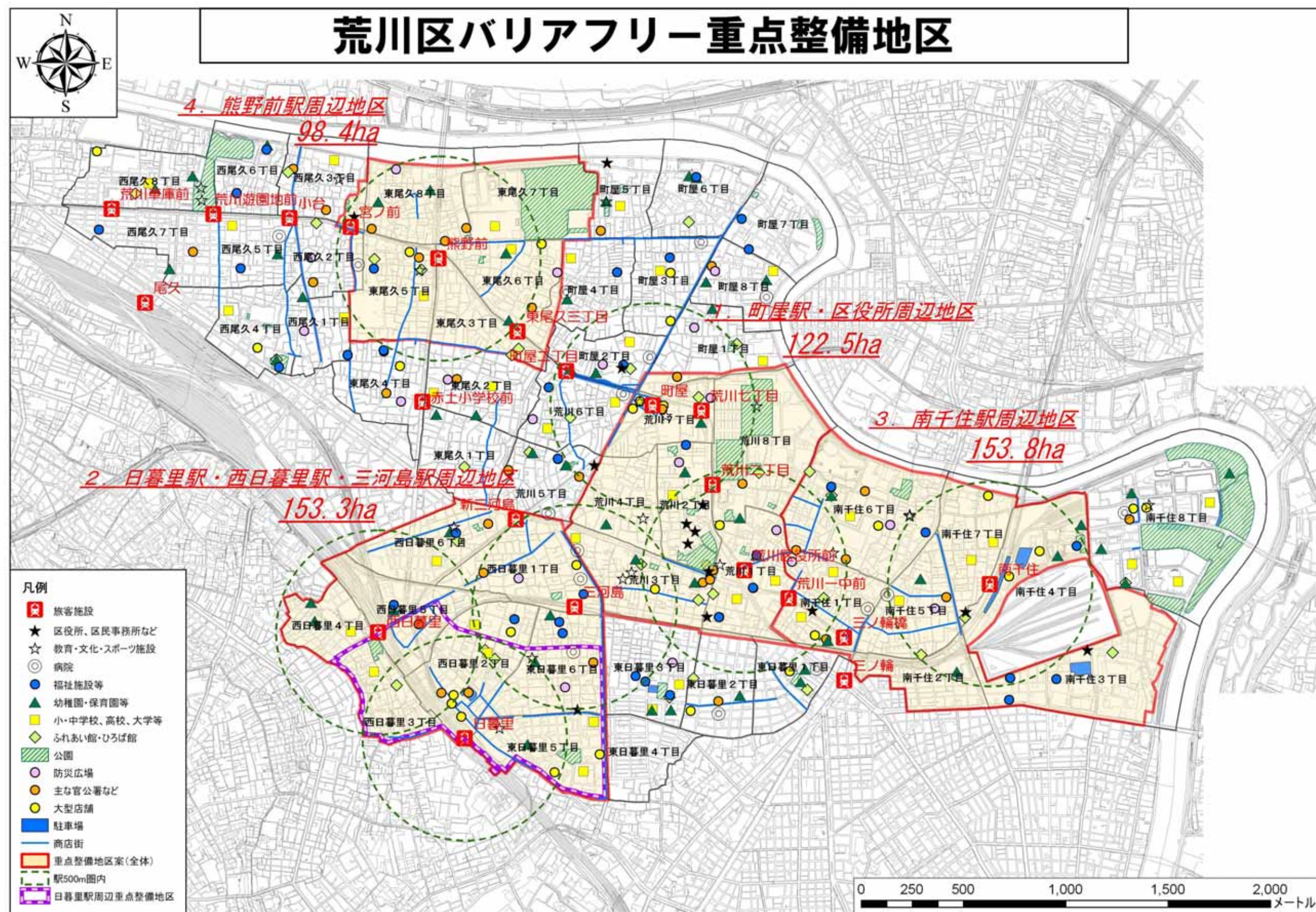
地区中心	路線	人口条件				配置要件					課題要件				効果要件		総合平均	順位
		夜間人口	高齢者数	障がい者数	平均	駅利用者数	平日バス便数	よく利用する駅 (アンケート)	主な施設数	平均	5m以上の高低差	駅前広場未整備	高齢者利用駅 (アンケート)	平均	都市計画道路未整備延長	平均		
尾久駅	JR	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.21	0.13	0.00	0.10	0.00	1.00	0.08	0.36	0.38	0.38	0.21	21位
西日暮里駅	JR、東京外環、日暮里・舎人ライナー	0.26	0.22	0.13	0.21	1.00	0.45	0.59	0.13	0.54	1.00	1.00	0.42	0.81	1.00	1.00	0.64	1位
日暮里駅	JR、京成、日暮里・舎人ライナー	0.22	0.13	0.11	0.15	0.83	1.00	0.64	0.08	0.64	1.00	0.00	0.56	0.52	0.28	0.28	0.40	13位
三河島駅	JR	1.00	0.72	0.73	0.82	0.05	0.53	0.18	0.60	0.34	0.00	1.00	0.11	0.37	0.48	0.48	0.50	6位
南千住駅	JR、東京外環、つくばエクスプレス	0.49	0.42	0.45	0.45	0.16	0.67	0.77	0.33	0.48	0.00	0.00	0.54	0.18	0.55	0.55	0.42	9位
町屋駅	京成、東京外環、都電荒川線	0.81	0.81	0.87	0.83	0.20	0.21	1.00	0.60	0.50	0.00	1.00	1.00	0.67	0.44	0.44	0.61	3位
新三河島駅	京成	0.85	0.69	0.62	0.72	0.01	0.21	0.09	0.60	0.23	0.00	1.00	0.06	0.35	0.64	0.64	0.49	7位
三ノ輪駅	東京外環	0.36	0.46	0.45	0.43	0.09	0.36	0.03	0.18	0.16	0.00	1.00	0.03	0.34	0.35	0.35	0.32	18位
赤土小学校前駅	日暮里・舎人ライナー	0.60	0.59	0.53	0.57	0.00	0.45	0.04	0.18	0.17	0.00	1.00	0.04	0.35	0.48	0.48	0.39	14位
熊野前駅	日暮里・舎人ライナー、都電荒川線	0.50	0.50	0.44	0.48	0.01	0.45	0.17	0.30	0.23	0.00	1.00	0.17	0.39	0.29	0.29	0.35	15位
荒川車庫	都電荒川線	0.19	0.10	0.14	0.14		0.00	0.06	0.13	0.06	0.00	1.00	0.04	0.35	0.46	0.46	0.25	20位
荒川遊園地前駅	都電荒川線	0.56	0.53	0.51	0.53		0.00	0.06	0.28	0.11	0.00	1.00	0.04	0.35	0.39	0.39	0.35	17位
小台駅	都電荒川線	0.61	0.67	0.63	0.64		0.39	0.13	0.45	0.32	0.00	1.00	0.14	0.38	0.05	0.05	0.35	16位
宮ノ前駅	都電荒川線	0.52	0.58	0.54	0.55		0.00	0.04	0.45	0.16	0.00	1.00	0.03	0.34	0.00	0.00	0.26	19位
東尾久三丁目駅	都電荒川線	0.88	0.91	0.88	0.89		0.00	0.05	0.38	0.14	0.00	1.00	0.09	0.36	0.26	0.26	0.41	10位
町屋二丁目駅	都電荒川線	0.94	1.00	1.00	0.98		0.00	0.04	0.63	0.22	0.00	1.00	0.08	0.36	0.04	0.04	0.40	12位
荒川七丁目駅	都電荒川線	0.56	0.52	0.63	0.57		0.00	0.01	0.63	0.21	0.00	1.00	0.02	0.34	0.51	0.51	0.41	11位
荒川二丁目駅	都電荒川線	0.62	0.55	0.61	0.59		0.00	0.00	0.78	0.26	0.00	1.00	0.00	0.33	0.96	0.96	0.54	5位
荒川区役所前駅	都電荒川線	0.74	0.70	0.68	0.71		0.79	0.05	0.95	0.60	0.00	1.00	0.12	0.37	0.86	0.86	0.63	2位
荒川一中前駅	都電荒川線	0.75	0.76	0.74	0.75		0.00	0.00	1.00	0.33	0.00	1.00	0.01	0.34	0.86	0.86	0.57	4位
三ノ輪橋駅	都電荒川線	0.59	0.69	0.66	0.65		0.11	0.12	0.45	0.23	0.00	1.00	0.17	0.39	0.43	0.43	0.42	8位

スコアが0.5以上

総合順位: 1～3位
総合順位: 4～5位
総合順位: 6～10位

4. 重点整備地区の設定

重点整備地区候補の評価結果並びに「荒川区都市計画マスタープラン」における広域拠点（日暮里拠点、南千住拠点）及び生活拠点（荒川・町屋拠点、尾久拠点）の位置付けを総合的に評価し、重点整備地区として以下の4地区を設定し、優先順位付けを行った。（1位：町屋駅・区役所周辺地区、2位：日暮里駅・西日暮里駅・三河島駅周辺地区、3位：南千住駅周辺地区、4位：熊野前駅周辺地区）



(1) 町屋駅・区役所周辺地区 (122.5ha)

- ・評価順位2位の「荒川区役所前駅」と3位の「町屋駅」の2地区が連担する地区
- ・荒川1～4、7、8丁目で構成
- ・区のほぼ中央に位置し、密集市街地に位置する地区
- ・地区内には区役所、区民会館（サンパール荒川）など区民利用施設、老人福祉センターや荒川たんぽぽセンター（心身障害者福祉センター）など高齢者・障がい者利用施設が多く立地
- ・区立公園の中で最も大きい荒川自然公園が立地
- ・区立・民間の高齢者の通所介護（デイサービス）施設が多く立地
- ・アンケート調査において、よく利用する地域の回答順位の2位が荒川地域、よく利用する駅として全体並びに高齢者の回答順位の1位が町屋駅
- ・都市計画マスタープランにおける生活拠点としての位置付けもあり、モデル地区として有効

<地区内の各駅評価順位>

荒川区役所前駅：2位、町屋駅：3位、荒川二丁目駅：5位、荒川七丁目駅：11位



図 5-3 重点整備地区（町屋駅・区役所周辺地区）

(2) 日暮里駅・西日暮里駅・三河島駅周辺地区 (153.3ha)

- ・評価順位 1 位の「西日暮里駅」、6 位の「三河島駅」、1 3 位の「日暮里駅」の 3 地区が連担する地区
- ・東日暮里 5，6 丁目、西日暮里 1～6 丁目で構成
- ・日暮里区民事務所や日暮里サニーホール、日暮里図書館など区民利用施設が多く立地
- ・日暮里駅前には宿泊施設としてホテルラングウッドが立地
- ・高齢者の通所介護（デイサービス）施設や介護老人保健施設などが立地
- ・アンケート調査において、よく利用する地域の回答順位の 4 位・6 位が西日暮里地域・東日暮里地域、よく利用する駅として全体の回答順位の 3 位・4 位、高齢者の回答順位の 2 位・4 位が日暮里駅・西日暮里駅
- ・日暮里駅周辺地区は交通バリアフリー法に準じたバリアフリー化が進められてきた地区であり、都市計画マスタープランにおける広域拠点としての位置付けもあり、モデル地区として有効

＜地区内の各駅評価順位＞

西日暮里駅：1位、三河島駅：6位、新三河島駅：7位、日暮里駅：13位



图 5-4 重点整備地区（日暮里駅・西日暮里駅・三河島駅周辺地区）

(3) 南千住駅周辺地区（153.8ha）

- ・評価順位9位の「南千住駅」を中心とする地区
- ・南千住1～7丁目（3、4丁目は一部）で構成
- ・区民事務所や図書館などの区民利用施設や路外駐車場が多く立地
- ・年間約10万人の人が利用する荒川総合スポーツセンターが立地
- ・区立・民間の高齢者の通所介護（デイサービス）施設が多く立地
- ・駅東側の計画的市街地整備に対して、駅西側のバリアフリー化の遅れや、駅東西間の環境整備などが課題
- ・アンケート調査において、よく利用する地域の回答順位の3位・5位が南千住西地域・南千住東地域、よく利用する駅として全体の回答順位の2位、高齢者の回答順位の3位が南千住駅
- ・南千住中心市街地活性化推進地区及び都市計画マスタープランにおける広域拠点としての位置付けもあり、モデル地区として有効

<地区内の各駅評価順位>

荒川一中前駅：4位、三ノ輪橋駅：8位、南千住駅：9位、三ノ輪駅：18位



図 5-5 重点整備地区（南千住駅周辺地区）

(4) 熊野前駅周辺地区 (98.4 ha)

- ・「熊野前駅」を中心とした平成 19 年に日暮里・舎人ライナーが開通し、区内の新たな交通結節点としての機能が期待される地区
- ・東尾久 3，5～8 丁目及び町屋 5 丁目の一部で構成
- ・支援センターアゼリア（精神障害者地域生活支援センター）や都立尾久の原公園などが立地
- ・民間の高齢者の通所介護（デイサービス）施設が立地
- ・高度先進医療を推進する東京女子医科大学東医療センターが立地
- ・日暮里・舎人ライナー開通により駅周辺のバリアフリー化が進展したが、周辺施設や商店街等のバリアフリー化が遅れている
- ・アンケート調査において、よく利用する地域の回答順位の 7 位が東尾久地域、よく利用する駅としての全体の回答順位の 6 位、高齢者の回答順位の 5 位が熊野前駅
- ・都市計画マスタープランにおける生活拠点としての位置付けもあり、モデル地区として有効

＜地区内の各駅評価順位＞

東尾久三丁目駅：10位、熊野前駅：15位、宮ノ前駅：19位



図 5-6 重点整備地区（熊野前駅周辺地区）

第6章 基本構想の実現に向けて

荒川区全体のバリアフリー化の推進を目指して基本構想を実現するためには、施設のバリアフリー化とあわせて、区民の「心のバリアフリー」を推進することが重要です。

1. 地区別基本構想の作成と推進体制の整備

基本構想で示した基本理念・基本方針を具体化し、荒川区全体のバリアフリー化を実現するため、以下に示す内容に取り組みます。

(1) 地区別基本構想の作成

基本構想で設定した重点整備地区について、荒川区全体のバリアフリー化を先導し、展開するための具体的なバリアフリー施策を示す、地区別基本構想を平成 22 年度以降作成します。

地区別基本構想は、基本構想の基本理念・基本方針を踏まえつつ、各地区の状況に応じた具体的なバリアフリー方策について、荒川区・関係事業者等と区民が一体となって作成に取り組み、実現性・効果の高いものとしします。

地区別基本構想では、以下の内容を示します。

- ・ 重点整備地区のバリアフリー化についての基本的な考え方
(基本構想の基本理念・基本方針を踏まえ、地区特性を考慮したものとしします。)
- ・ 重点整備地区のバリアフリー化の現状の把握
(区民を含む関係者の意見等の反映を図ります。)
- ・ 生活関連施設、生活関連経路の検討
(地区の利用状況等を考慮した整備スケジュールの作成検討を行います。)
- ・ 特定事業計画の策定
(関係事業者等の取組む内容並びに実施時期等について記載します。)

(2) 推進体制の整備

基本構想の策定主体である荒川区の責任として、各事業の進捗状況を把握・評価し、必要に応じて助言することが必要です。

そのため、基本構想の実現に向けた継続的な推進体制について検討を行い、地区別基本構想作成後の特定事業の進捗状況の把握・評価を行っていきます。

具体的には、各地区における特定事業の進捗確認を行うために、基本構想策定協議会の関連組織として、荒川区・関係事業者・区民で構成する推進協議会（仮称）を設置します。この推進協議会は、区全体並びに重点整備地区における事業進捗のモニタリング、並びにその結果を踏まえて必要となる事業推進のための助言等を関係事業者等に行うこととしします。

2. 継続的・段階的なバリアフリー化の推進（スパイラルアップ）

「どこでも、だれでも、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基づく環境整備の目標を実現するためには、計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルを適切に運用し、継続的・段階的にバリアフリー化を推進していく必要があります。

先に示した「推進体制」の活用を含め、その仕組みについて検討していきます。

また、当面、具体的な事業実施の見込みがないものについても、必要に応じて事業計画の記載内容を追加又は変更することや、利用状況や技術的な進展等を踏まえた地区別基本構想における特定事業計画の整備内容の充実・改善、以下に示す荒川区全体への展開、心のバリアフリー施策の継続的・段階的な発展（スパイラルアップ）を目指します。

3. 荒川区全体への展開

基本構想では、荒川区全体のバリアフリー化の推進を前提としながら、重点的かつ先導的にバリアフリー化に取り組む地区として重点整備地区を設定しました。他の地域についても重点整備地区の整備優先順位にかかわらず整備の緊急性や他事業等の事業機会を捉え、必要に応じて個別の事業計画を作成するなど、各事業者や施設設置管理者等が連携して総合的かつ計画的にバリアフリー化を全区的に推進していきます。

荒川区全体へ展開するバリアフリー化の主な施策を、以下に示します。

- ・道路改良事業等における道路移動等円滑化基準に基づく整備推進
- ・日常生活道路の整備推進
- ・コミュニティゾーンやコミュニティ道路の整備推進
- ・幹線道路の歩行者空間や歩行者・自転車道の整備推進
- ・公共交通機関のバリアフリー化の推進
- ・コミュニティバス運行事業の充実
- ・リフト付自動車の利用助成推進
- ・ユニバーサルデザインに配慮した公共建築物の整備及び既存施設のバリアフリー化の推進
- ・民間施設の建築主等に対して関係法令等の基準適合要請による福祉のまちづくり推進
- ・だれもが利用しやすい多目的トイレの設置
- ・医療機関のバリアフリー化の推進
- ・既存福祉施策の充実（今後調整を行う。）

4. 心のバリアフリー

バリアフリー化による施設整備の実現とあわせて、施設等を利用する区民等がバリアフリーに対して正しく理解し、相互に配慮ができる地域社会づくりが重要です。バリアフリー新法では、国民の責務として、わたしたち一人一人が、高齢者や障がいのある人など移動が大変な人たちの気持ちになって考える「心のバリアフリー」を掲げており、基本構想においても「心のバリアフリー」を重要な事項として位置付けています。

そのため荒川区では、バリアフリー化を推進する上でノーマライゼーションの基本的な考え方である「障がい者や健常者が共に負担なく生活できる社会を築く」ことを前提に、区民一人一人が「心のバリアフリー」としての「気づき」を持ち合い、高齢者や障がい者の方々と共に移動しやすい交通環境が整備できるように、区民等への広報・PR活動や、関係事業者等への理解を促す取り組みを続けていきます。

「心のバリアフリー」の取組として、以下のような施策が考えられ、今後、他の福祉施策等と連携して推進していきます。

＜広報・啓発＞

- ・区民や区職員の高齢者・障がい者等に対する理解促進
- ・生活関連経路の沿道住民（商店主など）に対するバリアフリーの理解促進
- ・建築主・事業主に対するバリアフリーの啓発
- ・職員・従業員の高齢者・障がい者等への理解促進と対応の向上
- ・バリアフリーに関連する各種パンフレットの作成・配布
- ・バリアフリーマップの作成・配布
- ・区報・HP等を通じたユニバーサルデザインへの理解・普及

＜教育＞

- ・学校における福祉（心のバリアフリー）教育の実施
- ・住民に対する教育活動、学習機会の提供
- ・保健福祉に関する講座、講演等の開催
- ・自転車利用マナー等交通マナーの普及、啓発

＜住民活動の支援＞

- ・障がいのある方との日常的な交流の場の充実
- ・障がいのある方のボランティア活動に対するサポート

おわりに

この基本構想は、荒川区におけるこれまでの取組を踏まえ、新たに全区的な視点に立ったバリアフリー化を推進するための指針として策定しました。策定に当たっては、区民等へのアンケート調査や区民・事業者で構成する協議会における議論を経て、一定の方向性を示すことができたと考えます。

今後は、この基本構想に沿った地区別基本構想の策定を行い、区内施設等のバリアフリー化を推進するとともに、「心のバリアフリー」を中心とした区民等の積極的なかかわりや「ユニバーサルデザインの考え方」を導入した街づくりを推進していくことが重要となります。

また、個別施設等の整備・改善においては、計画段階からの区民からの意見聴取や、実施後の使い勝手を含めたモニタリングを行うことを始め、継続的な取組としてバリアフリー化を推進していきます。

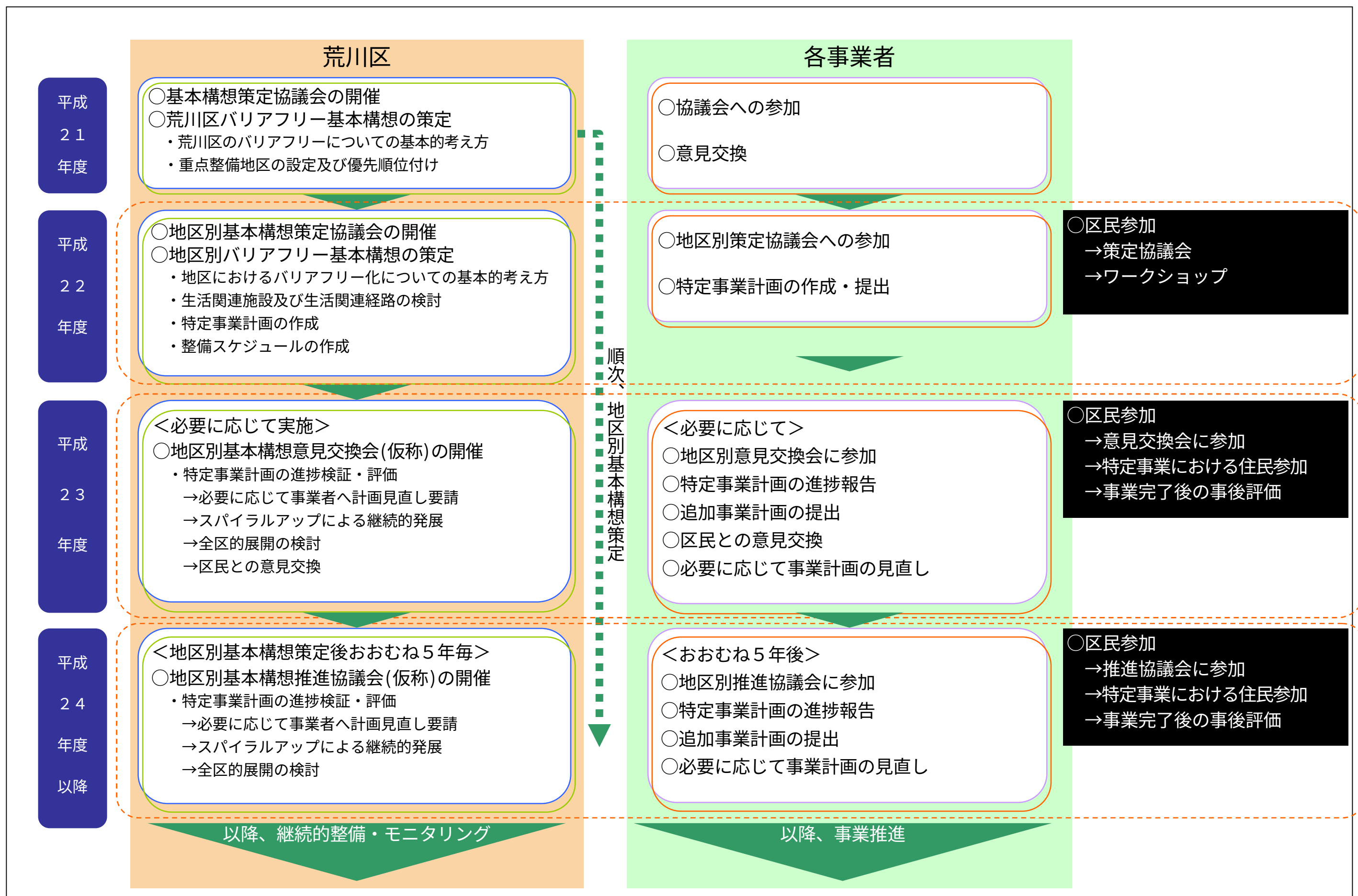


図 6-1 荒川区バリアフリー基本構想策定後のスケジュール

<参考資料>

1 バリアフリー新法の法文

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 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 イからへ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

ロ 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

ロ 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

ロ 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

ニ 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 ニ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、認可その他の処分の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 項の特例市にあっては、それぞれ

の長。以下「知事等」という。）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っては、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。）を受ける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つたものとみなす。

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86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6

8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

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に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、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に、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った場合において、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て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て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つ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ないで、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11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つ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

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、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条第二十一号口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。

2 移動等円滑化の促進に関する基本方針

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）第三条第一項の規定に基づき、移動等円滑化の促進に関する基本方針を次のように定める。

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いること、障害者が社会の様々な活動に参加する機会を確保することが求められていること等から、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が重要となっており、その前提として、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。）が急務となっている。

本方針は、このような移動等円滑化の実現に向け、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、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の基本的な方針として定めるものである。

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、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。本格的な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、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の重要性にかん

がみ、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。

移動等円滑化の効果としては、高齢者、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、「どこでも、だれでも、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、生き生きと安全に暮らせるようすべての利用者に利用しやすい施設及び車両等の整備を実現することが挙げられる。

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すべての障害者で身体の機能上の制限を受けるものはすべ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並びに一定の道路、公園施設、路外駐車場及び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基本構想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五千人以上である鉄道駅及び軌道停留場については、平成二十二年までに、原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について、エレベーター又はエスカレーターを高低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、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。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、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 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ついては、平成二十二年までに、原則としてすべてのバスターミナルについて、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、地域の実情にかんがみ、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五千人以上である旅客船ターミナルについては、平成二十二年までに、原則としてすべての旅客船ターミナルについて、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、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五千人以上である航空旅客ターミナル施設については、平成二十二年までに、原則としてすべての航空旅客ターミナル施設について、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、地域の実情にかんがみ、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五十パーセントに当たる約二万六千両については、平成二十二年までに、移動等円滑化を実施する。

② バス車両

平成二十七年までに、原則として総車両数約六万台のすべてについて、低床化された車両に代替する。また、総車両数の約三十パーセントに当たる約一万八千台については、平成二十二年までに、ノンステップバスとする。

③ タクシー車両

平成二十二年までに、約一万八千台の福祉タクシーを導入する。

④ 船舶

総隻数約千隻のうち約五十パーセントに当たる約五百隻については、平成二十二年までに、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六十五パーセントに当たる約三百四十機については、平成二十二年までに、移動等円滑化を実施する。

(3) 道路

平成二十二年までに、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すべての道路について、移動等円滑化を実施する。

(4) 都市公園

① 移動等円滑化園路

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四十五パーセントについては、平成二十二年までに、園路及び広場について、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三十五パーセントについては、平成二十二年までに、駐車場について、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三十パーセントについては、平成二十二年までに、便所について、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四十パーセントについては、平成二十二年までに、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五十パーセントについては、平成二十二年までに、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、平成二十二年までに、原則としてすべての当該道路において、音響信号機、高齢者等感应信号

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、適切な情報の提供及び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、旅客施設について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が重要である。さらに、施設及び車両等の整備に当たっては、高齢者、障害者等を区別するのではなく、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が重要であること、また、可能な限り高齢者、障害者等の意見を反映させるために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並びに一定の道路、公園施設、路外駐車場及び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。

ハ 車両等にあつては、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、車両等にあつては、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はっきりした色彩で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等、分かりやすく提供することに留意する必要がある。

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。

したがって、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、これらの者による施設及び車両等の利用を正当な理由なく拒むことなく、円滑なコミュニケーションを確保する等対応を適切に行うことができるよう、計画的な研修の実施及び高齢者、障害者等の意見を反映した対応マニュアルの整備等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。

三 基本構想の指針となるべき事項

市町村は、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。）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る。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

移動等円滑化を速やかにかつ効果的に実現するためには、基本構想において、生活関連施設の集積する一定の地区を重点整備地区として定め、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

基本構想の作成は市町村が行うが、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、障害者等の関係者がこれに積極的に協力し、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（平成十七年法律第二百二十三号）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、関係する施設設置管理者、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及び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、法第二十七条に規定する基本構想の作成等の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とともに、法第二十六条に規定する協議会（以下「協議会」という。）を有効に活用す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。

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

ら八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かんがみ、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。）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。）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。

このための判断基準として、高齢者、障害者等の徒歩若しくは車いす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流動しており、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かんが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段階的に基本構想を策定し、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、具体的には、特定旅客施設及び特定車両について公共交通特定事業、生活関連経路を構成する道路等について道路特定事業、特定路外駐車場について路外駐車場特定事業、特定公園施設について都市公園特定事業、特定建築物について建築物特定事業、信号機の設置等について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、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に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及び生活関連施設並びに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。

ニ 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 基本構想策定後の特定事業その他の事業の実施状況の把握等

基本構想策定後、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 その他基本構想作成上の留意事項

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もので、この基本方針の三に定めのない事項について基本構想に記載することを妨げるものではない。

また、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

及び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、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。特に、移動等円滑化について、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、他のプロジェクトに生かすことによって行われる、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）を図ることが重要であることに留意する必要がある。

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。

さらに、このような責務を前提に、全国的に一定の基準の施設及び車両等の整備を確保すると

いう観点から、関係省庁間で緊密な連携を確保しながら、次に掲げる措置を講ずるよう努める。

（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、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、積極的な活用に取り組むことが必要である。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使い得る又は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）

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は、施設及び車両等の整備のみならず、国民一人一人の理解と協力が不可欠である。

したがって、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、視覚障害者用誘導ブロックへの駐輪、身体障害者用駐車スペース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の支援により、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重要である。

附 則

１ この告示は、法の施行の日（平成十八年十二月二十日）から施行する。

２ 移動円滑化の促進に関する基本方針（平成十二年国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第一号）は、廃止する。

3 用語解説

本基本構想の文中で用いられているもの及び特に説明が必要と考えられる用語についての解説を示します。

あ行

〔荒川区障がい者プラン〕

「誰もが幸せを実感できる福祉のまち『あらかわ』～互いに支え合い、その人らしく安心して暮らせる地域社会の実現」を基本理念としてさまざまな障がい者施策を展開しています。平成 19 年 3 月に「荒川区障がい者プラン」を策定。(出典：荒川区障がい者プラン)

〔荒川区高齢者プラン〕

荒川区高齢者プランは、区民の皆さんが生涯にわたって、心身ともに健康で過ごせるまち、また、高齢者等を含め誰もが安心して暮らせる地域社会を目指す「生涯健康都市あらかわ」の実現に向けて定めたもの。平成 21 年 3 月に「第 4 期荒川区高齢者プラン」を策定。(出典：第 4 期荒川区高齢者プラン)

〔荒川区都市計画マスタープラン〕

都市計画マスタープランとは都市計画に関する基本的・総合的・長期的計画であり、都市計画法第 18 条の 2 に定める「市区町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。荒川区においては平成 21 年 3 月に「水とみどりと心ふれあう街あらかわ（荒川区都市計画マスタープラン）」として策定された。(出典：荒川区都市計画マスタープラン)

〔移動等円滑化基準〕

バリアフリー新法施行に伴い主務政省令で定められた、旅客施設、車両、道路、信号機、路外駐車場、都市公園、建築物等に関する基準。従来の「移動円滑化基準」から改訂・拡充されたもの。(出典：バリアフリー新法 第 8 条、第 10 条、第 11 条、第 13 条、第 14 条)

〔移動等円滑化経路協定〕

基本構想に位置付けられた重点整備地区内の土地の所有者等は、当該地区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を締結し、市町村長の認可を受けることができることとする。(出典：バリアフリー新法 第 41 条)

〔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。(出典：バリアフリー新法 第 2 条二十一 口)

か行

〔交通バリアフリー法〕

「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 11 月 15 日制定）の略称。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・安全性の向上を促進するため、Ⅰ．鉄道駅等の旅客施設及び車両について、公共交通事業者によるバリアフリー化を推進する。Ⅱ．鉄道駅等の旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する。ことを目的とする。バリアフリー新法の施行に伴い、ハートビル法と統合・拡充された。（出典：国土交通省HP 交通バリアフリー法の趣旨）

〔コミュニティゾーン〕

歩行者の通行を優先すべき住居系地区等において、地区内の安全性・快適性・利便性の向上を図ることを目的として、面的かつ総合的な交通対策を展開する、ある一定のまとまりをもった地区。（出典：国土交通省国土技術政策総合研究所HP）

〔コミュニティ道路〕

歩道を設置し、また車道をジグザグにしたり狭くしたりして車のスピードを抑え、歩行者の安全を実現する道路。（出典：国土交通省道路局HP）

さ行

〔視覚障害者誘導用ブロック〕

視覚障害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害者に、より正確な歩行位置と歩行方向を案内するための施設。（出典：国土交通省道路局HP）

〔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。

バリアフリー新法に基づく基本構想に定める地区。バリアフリー化のための事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区として市区町村が定めるもの。

（出典：バリアフリー新法 第 2 条二十一）

〔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。（出典：バリアフリー新法 第 2 条二十一 イ）

〔生活関連経路〕

生活関連施設相互間の経路。（出典：バリアフリー新法 第 2 条二十一 ロ）

た行

〔電線共同溝〕

電線の設置及び管理を行う 2 以上の者の電線を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設をいう。（出典：電線共同溝の整備等に関する特別措置法 第 2 条 3）

〔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。（出典：バリアフリー新法 第 2 条十三）

〔特定事業計画〕

バリアフリー新法に基づく基本構想に記載された特定事業（バリアフリー化に関する事業）に関し、関係する事業者が作成する計画。公共交通事業者が作成する公共交通特定事業計画、道路管理者が作成する道路特定事業計画、公安委員会が作成する交通安全特定事業等がある。（出典：バリアフリー新法 第 28 条、第 31 条、第 33 条、第 34 条、第 35 条、第 36 条）

〔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 m²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。（出典：バリアフリー新法 第 2 条十一）

〔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。政令では 1 日あたりの平均的な利用者数が 5,000 人以上であること又は相当数の高齢者や障害のある人等の利用が見込まれることなどの要件に該当する旅客施設のこと。（出典：バリアフリー新法 第 2 条六）

〔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。(出典：バリアフリー新法 第2条十六)

〔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。政令では、不特定かつ多数の人が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物として、盲学校、聾学校、養護学校、病院、診療所、劇場、観覧場、映画館、演劇場、集会場、公会堂、展示場、百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗、ホテル、旅館、保健所、税務署その他不特定かつ多数の者が利用する官公署、老人ホーム、福祉ホーム、老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの、体育館、水泳場、ボーリング場、遊技場、博物館、美術館、図書館、公衆浴場、飲食店、郵便局、理髪店、銀行、車両の停車場、駐車施設、公衆便所、公共用歩廊 等があげられている。(出典：バリアフリー新法 第2条十七)

な行

〔ノーマライゼーション〕

障害者を特別視するのではなく、一般社会の中で普通の生活が送れるような条件を整えるべきであり、共に生きる社会こそノーマルな社会であるとの考え方。(出典：内閣府「障害者基本計画」)

は行

〔ハートビル法〕

「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)の略称。一定規模の病院、劇場、百貨店、公共施設等の建築物について、バリアフリー化の努力義務を課したもの。改正ハートビル法(平成15年4月1日施行)では、一定条件の特別特定建築物の新設もしくは大規模な改良の場合は、バリアフリー化が義務づけられる。バリアフリー新法の施行に伴い、交通バリアフリー法と統合・拡充された。(出典：ハートビル法)

〔パブリックコメント(=意見公募手続)〕

行政機関が命令等(政令、省令など)を制定するに当たって、事前に命令等の案を示し、その案について広く国民から意見や情報を募集するものです。これは平成17年6月の行政手続法の改正により新設された手続。(出典：総務省HP)

〔バリアフリー新法〕

「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12月20日施行)

の略称。従来の交通バリアフリー法では大規模な鉄道駅等の旅客施設を中心として、周辺道路や信号機等のバリアフリー化を図ることが目的とされていたが、より面的かつ一体的・連続的なバリアフリー化を促進していくための枠組みとして、建築物のバリアフリーに関する法律であるハートビル法と交通バリアフリー法が一体化した法制度となったもの。
(出典：バリアフリー新法)

や行

[ユビキタス]

ICTが生活の隅々に融けこむことによって、これまで通信機器とは思われていなかったものも含め、あらゆる人や物が結びつくという基盤性に着目した理念。(出典：総務省 u-japanHP)

ら行

[路外駐車場]

道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であつて一般公共の用に供されるもの。(出典：駐車場法 第2条)

わ行

[ワークショップ]

本来は「仕事場，作業場」の意味だが、最近では、価値観の違う人々が集まって、コミュニティの諸問題をお互いに協力して解決するために、アイデアを出しあい意志決定をする集まりを指す言葉として使われている。特に行政への市民参加を促進するために取り入れられることが多くなっている。通常の会議と異なり、あるテーマに沿って進行役（ファシリテーター）が、ゲームやグループディスカッションなど様々な手法を用い、参加者が自由に意見を言いやすいように工夫されていることや形式張っていないことなどが特徴。(出典：国土交通省関東運輸局 関東交通プラン HP)

荒川区バリアフリー基本構想策定協議会 委員名簿（敬称略）

NO.	区分		委員氏名及び所属	
			所 属	協議会委員名
1	学識経験者		日本大学理工学部社会交通工学科 教授	藤 井 敬 宏（会長）
2			首都大学東京健康福祉学部作業療法学科 准教授	橋 本 美 芽（副会長）
3	区 民	関係団体	荒川区心身障害児者福祉連合会	小 沢 あや女
4			荒川区身障児父母の会	矢 野 勝 信
5			荒川区手をつなぐ親の会	高 村 デ ン
6			荒川区身体障害者更生会	清 水 正 雄
7			荒川区聴覚障害者協会	星 野 政 巳
8			荒川のそみの会	大 沼 弘 子
9			荒川腎友会	山 本 栄 子
10			荒川区視力障害者福祉協会	高 橋 悦 子
11			NPO法人 荒川区高年者クラブ連合会	藤 田 芳 雄
12			中途視覚障害者の会・まごころ作業所	長 島 清
13			荒川やさしい街づくりの会	後 藤 俊 子
14			あふネット代表	川 口 仁 志
15			荒川区町会連合会会長	志 賀 信 忠
16			荒川区商店街連合会副会長	利根川 昌 弘

以下、行政関係・交通事業者等

17	関係機関	国	国土交通省関東運輸局交通環境部消費者行政・情報課長	高 橋 哲 哉
18		東京都	都市整備局都市基盤部交通企画課長	小 野 恭 一
19	交通事業者	鉄道	東日本旅客鉄道(株)東京支社企画室企画調整課長	植 松 繁
20			京成電鉄(株)鉄道本部計画管理部付課長	北 田 良 仁
21			東京都交通局建設工務部計画改良課長	両 角 幸 範
22			東京地下鉄(株)鉄道本部鉄道統括部次長	米 彰
23			首都圏新都市鉄道(株)技術部施設副課長	星 野 和 生
24		バス	東京都交通局自動車部事業改善担当副参事	新 山 富弥雄
25			京成バス(株)営業部乗合営業課長	会 沢 努
26	施設管理者 道路・公園等	国	国土交通省東京国道事務所交通対策課長	渡 邊 稔
27		東京都	東京都建設局第六建設事務所補修課長	尾 上 靖
28			東京都建設局東部公園緑地事務所管理課長	長 島 和 夫
29		台東区	都市づくり部地区整備課長	望 月 昇
30		荒川区	土木担当部長管理計画課長事務取扱	裸 野 和 男
31			土木部道路課長	伊 藤 勝 弘
32			土木部公園緑地課長	川 原 宏 一
33	交通管理者	警視庁	荒川警察署交通課長	小 原 宗 一
34			尾久警察署交通課長	盛 岡 三 郎
35			南千住警察署交通課長	寒 河 正
36	執行機関	荒川区	総務企画部長	北 川 嘉 昭
37			福祉部長	和 気 剛
38			都市整備部長	倉 門 彰
39			土木部長	緒 方 清
事務局	荒川区		都市整備部都市計画課長	菊 池 秀 明
			都市整備部副参事	中 山 淳 一
			都市整備部都市計画課施設設計画担当係長	田 中 仁 一
			都市整備部都市計画課施設設計画担当	長 野 博 一
			都市整備部都市計画課施設設計画担当	中 野 大 志

荒川区バリアフリー基本構想庁内検討委員会 委員名簿（敬称略）

所 属		
1	都市整備部長（委員長）	
2	総務企画部	企画担当課長
3	管 理 部	営繕課長
4	区民生活部	区民課長
5	区民生活部	地域振興課長
6	区民生活部	防災課長
7	産業経済部	産業振興課長
8	環境清掃部	環境課長
9	福 祉 部	高齢者福祉課長
10	福 祉 部	障害者福祉課長
11	健 康 部	生活衛生課長
12	子育て支援部	計画課長
13	都市整備部	都市計画課長
14	都市整備部	副参事
15	都市整備部	住環境整備課長
16	都市整備部	再開発課長
17	都市整備部	建築課長
18	土 木 部	道路課長
19	土 木 部	公園緑地課長
20	教育委員会	庶務課長
21	教育委員会	教育施設課長

平成 22 年 3 月発行

登録番号 (21) 0118 号

荒川区バリアフリー基本構想

編集・発行 荒川区都市整備部都市計画課

〒116-8501 荒川区荒川 2-2-3

電話 03 (3802) 3111 (代表)
