

規制改革・民間開放推進会議 基本ルールWG

「国と地方の規制合理化」SW ヒアリング調査票

【ヒアリング事項】	福祉のまちづくり条例分野における国の関与の見直し
1. 所管府省庁	国土交通省
2. 根拠法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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(以下交通バリアフリー法)第4条第1項、第5条第1項、第3項、第6条第1項 ・ 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(以下ハートビル法)第3条第1項、第2項、第3項
3. 国の地方に対する関与の具体的内容	<p>(交通バリアフリー法)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通事業者は、旅客施設を新設若しくは大改良する際には主務省令で定める移動円滑化基準に適合させなければならない(法第4条第1項)。 ・ 主務大臣は、鉄道事業法その他の法令の規定による処分に係る基準のほか、移動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(法第5条第1項)。 ・ 主務大臣は、新設の旅客施設、車両等について移動円滑化基準に違反している事実があると認める場合には、当該基準に適合させるために必要な措置をとるべき旨の命令をすることができる(法第5条第3項)。 ・ 市町村は、基本方針に基づき、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動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構想を作成することができる(法第6条第1項)。 <p>(ハートビル法)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2,000㎡以上の特別特定建築物(不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する病院、ホテル、老人ホームなど)を建築しようとする者は、当該特別特定建築物を政令で定める利用円滑化基準に適合させなければならない(法第3条第1項)。 ・ 地方公共団体は、特別特定建築物に条例で定める特定建築物を追加し、対象規模を条例で別に定め、又は利用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(法第3条第2項)。 ・ これらの規定は、建築確認対象法令となっており、建築基準法に基づき、建築確認・完了検査の段階で利用円滑化基準及び条例の付加した制限への適合性が審査される(法第3条第3項)。

<p>4. 当該関与の歴史的経緯（導入経緯等）</p>	<p>(交通バリアフリー法) 交通バリアフリー法制定(平成12年11月)以前において、公共交通機関のバリアフリー化については各種ガイドラインに基づき交通事業者によるバリアフリー化が進められていたが、国及び地方公共団体の財政状況が厳しいこと、公共事業者の投資余力には限りがあること、費用に見合う増収が確保されないことから、その自主的な取り組みが十分になされていなかったため、その是正が喫緊の課題であった。 このため、公共交通事業者等が旅客施設等を新設する際に移動円滑化基準を課すとともに、地域の実情に応じて一定規模の旅客施設とその周辺の道路、信号機等について整合性をとりつつ、重点的かつ一体的に移動円滑化を進めるため、市町村が当該旅客施設を中心とした一定の地区について移動円滑化を図るための基本構想を作成することができる仕組みを設けること等を内容とする交通バリアフリー法を制定した(別紙1)。</p> <p>(ハートビル法) 本格的な高齢者社会の到来を控え、高齢者、障害者等の自立と積極的な社会参加が望まれることから、平成6年に「ハートビル法」が制定され、不特定多数の者が利用する特定建築物にバリアフリー化の努力義務を課す制度が設けられ、税制、融資、補助制度等の各種対策が講じられてきた。また、平成14年7月にハートビル法が改正され、「特定建築物の範囲の拡大」、「特別特定建築物についての利用円滑化基準への適合義務化」などの充実強化が図られた(別紙2)。</p>
<p>5. 当該関与を無くした場合の影響</p>	<p>(交通バリアフリー法) 公共交通機関のバリアフリー化については、交通バリアフリー法の制定後着実に進展しているところであり(別紙3-1)、これは、 ① 国により、全国的に一定の施設整備水準を確保する観点から基準を策定するとともに、旅客施設の新設・大改良及び車両の新規導入に際し、移動円滑化基準への適合性を事業法に基づく審査にあわせて行うほか、不適合の際には適合させるために命令等を行う仕組みがあること ② 地域の実情に応じて一定の基準に該当する旅客施設とその周辺の道路、信号機等について整合性をとりつつ、重点的かつ一体的に移動円滑化を進めるため、市町村が当該旅客施設を中心とした一定の地区について移動円滑化を図るための基本構想を作成することができる仕組みがあること(別紙4) ③ これらを前提に各種補助、税制優遇措置があること(別紙5-1, 2) によるものであり、これらいずれの要素をなくした場合においても、バリアフリー化の進捗に著しい悪影響を及ぼす。 仮に、関係法令の規定をなくす、あるいは全て地方の権限で行うこととした場合には、施設を整備する公共交通事業者は、現在、事業実施にあたってバリアフリー基準への適合性を含め、国において一元的な審査を受けているものが、各事業法に基づく国の規制とバリアフリーに係る地方による規制の二重規制に服することとなり、現在の審査手続きに比較して、過剰な負担を強いられる。そのほか、基準が多様化し、財政力がある自治体とない自治体とで施設整備状況や、施設の仕様に地域間格差や差異が生じ、例えば財政力のある自治体にある駅はバリアフリー化されて、財政力のない自治体にある駅ではバリアフリー化されないなど、移動の利便性の向上につながらず、却って利用者利便を損なうこととなる。</p>

	<p>(ハートビル法)</p> <p>建築物のバリアフリー化については、改正ハートビル法の施行(平成15年)後着実に進展しているところであり(別紙3-2)、これは、</p> <p>① 2,000㎡以上の特別特定建築物の建築時に、バリアフリー化の利用円滑化基準(全国的に最低限必要なバリアフリー水準)への適合が義務化され、これに適合していない場合は是正命令、その命令に違反した場合の罰則を定めたこと</p> <p>② 地方公共団体が地域の実情に応じて条例により基準を付加することを可能としていること</p> <p>③ バリアフリー化の誘導的基準(望ましい水準)に適合した建築物(認定建築物)等に対する税制、融資、補助等の支援措置を設けたこと(別紙5-3)</p> <p>によるものであり、これらいずれの要素をなくした場合においても、バリアフリー化の進捗に著しい悪影響を及ぼす。</p> <p>仮に、ハートビル法に基づく規制を廃止した場合には、自治体のとりくみ姿勢、財政力等の差により全国的に最低限必要なバリアフリー水準の達成が困難になるおそれがあるほか、義務化制度を効果的に活用したい地方公共団体の取組を阻害することになる。なお、現在ハートビル法に基づき付加基準等を定めた条例を制定している地方公共団体は東京都をはじめ8団体あり、9団体が策定を予定している。</p>
<p>6. 当該関与の廃止・縮小についての見解</p>	<p>建築物や公共交通のバリアフリー化については、総じて着実に進展している(別紙3-1, 2)が、一方で、現行法制下においては、対象施設が、公共交通機関と建築物に限られているため、より総合的・一体的なバリアフリー化の推進を図るため、交通バリアフリー法とハートビル法を統合拡充したバリアフリー新法を平成18年6月に成立させたところ(別紙6-1, 2)。本法は本年12月施行予定である。</p> <p>当該法律においては、</p> <p>① 公共交通機関及び建築物に加え、一定の道路、路外駐車場、都市公園を新たに基準適合の義務付け対象に追加したこと</p> <p>② 市町村が連続的・一体的にバリアフリー化を進めるための基本構想の作成対象エリアを拡充(大規模な旅客施設が存在しない地区であっても、高齢者、障害者等が日常生活等において利用する施設を含む地区を対象エリアとすることが可能となった)したこと</p> <p>③ 高齢者、障害者が日常生活等において利用する施設の設置・管理者に対して、バリアフリー化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならないことを責務として新たに規定(法第6条)したことにより、基本構想において、これらの施設についても地域の実情に応じてバリアフリー化を計画的に促進する事業の対象と位置づけることが可能としたこと</p> <p>など、市町村の実情に合わせてバリアフリー化を促進できる法体系になっており、市町村のバリアフリー施策を阻害するものでもなく、二重行政にも当たらない。</p> <p>なお、新法においても、福祉のまちづくり条例において規定されている基準について、バリアフリー新法に基づく付加条例で規定することにより、建築基準法の建築確認手続きの中でチェックされることになり、手続きの二重化を回避することが可能である。</p>

【別紙参照】

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基本的枠組み

基本方針（主務大臣）

- ・ 移動円滑化の意義及び目標
- ・ 移動円滑化のために公共交通事業者が講ずべき措置に関する基本的事項等
- ・ 市町村が作成する基本構想の指針

公共交通事業者が講ずべき措置

新設の旅客施設、車両についての公共交通事業者の義務

- （旅客施設を新設する際の基準適合義務）
- ・ エレベーター、エスカレーターの設置
 - ・ 誘導警告ブロックの敷設
 - ・ トイレを設置する場合の身体障害者用トイレの設置等

- （車両を導入する際の基準適合義務）
- ・ 鉄道車両の車椅子スペースの確保
 - ・ 鉄道車両の視覚案内情報装置の設置
 - ・ 低床バスの導入
 - ・ 航空機座席の可動式肘掛けの装着等

既設の旅客施設、車両についての公共交通事業者の努力義務

重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

基本構想（市町村）

- ・ 駅等の旅客施設及びその周辺の地区を重点的に整備すべき地区として指定
- ・ 旅客施設、道路、駅前広場等について、移動円滑化のための事業に関する基本的事項等

公共交通特定事業

- ・ 公共交通事業者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

道路特定事業

- ・ 道路管理者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

交通安全特定事業

- ・ 都道府県公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施

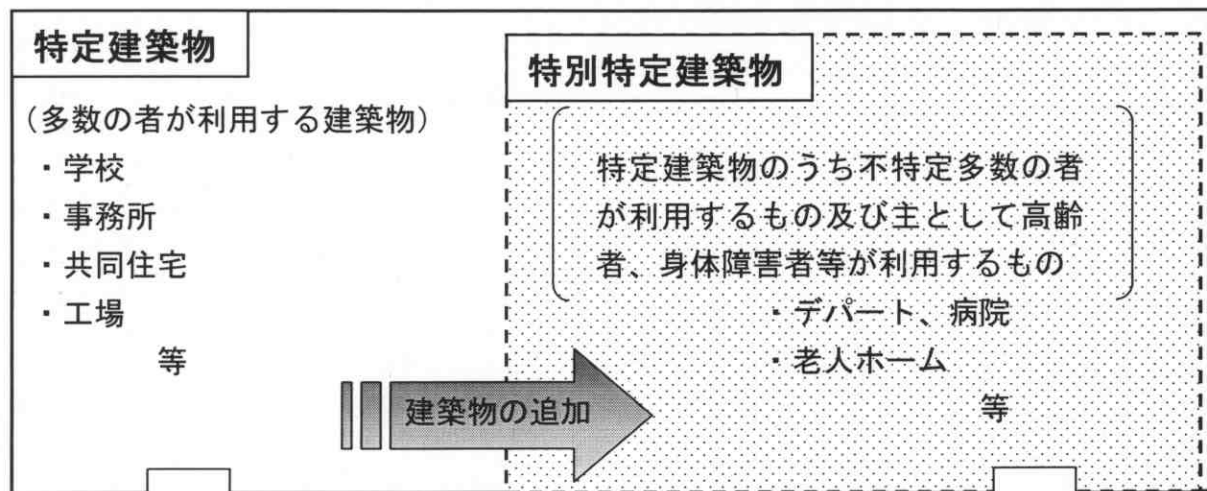
その他の事業

- ・ 駅前広場、通路等一般交通の用に供する施設について必要な措置
- ・ 駐車場、公園等の整備等

支援措置

- ・ 各種補助金の交付
- ・ 地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例
- ・ 固定資産税等課税の特例

ハートビル法における建築物に係る規制の概要



建築主等の努力義務
利用円滑化基準への適合

建築主等の義務
一定規模以上について利用円滑化基準への適合

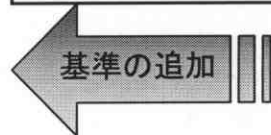
一定規模 = 2,000㎡

地方公共団体が条例により義務化可能



利用円滑化基準
高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるようにするために必要な特定施設の構造及び配置に関する基準
・ 車いす使用者と人がすれ違える廊下幅
・ 車いす使用者トイレが一つある 等

特定施設
・ 出入口、廊下、階段、昇降機、便所、敷地内通路、駐車場、浴室 等



利用円滑化誘導基準
高齢者、身体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特定施設の構造及び配置に関する基準
・ 車いす使用者同士がすれ違える廊下幅
・ 車いす使用者トイレが必要階にある 等



認定特定建築物
・ 容積率の特例
・ 表示（認定マーク）
・ 税制、融資、補助

公共交通事業者等からの移動円滑化実績等報告書の集計結果概要【別紙3-1①】
(平成18年3月31日現在)

交通バリアフリー法に基づき、公共交通事業者等は毎年5月31日までに移動円滑化実績等報告書を提出しなければならないこととなっている。今回の集計結果は交通バリアフリー法が施行されてから6度目の報告をとりまとめたものである。各事業者からの報告書の集計の概要は以下のとおり。

○ 旅客施設(1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上のもの)

〈段差の解消〉

旅客施設全体 … 56.5% (H16年度末49.0%)

	総施設数			移動円滑化基準(段差の解消)に適合している旅客施設数			全体に対する割合	
	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	H16年度末
鉄軌道駅	2,771	(100%)	2,758	1,560	(116%)	1,343	56.3%	48.7%
バスターミナル	44	(107%)	41	33	(110%)	30	75.0%	73.2%
旅客船ターミナル	7	(78%)	9	5	(71%)	7	71.4%	77.8%
航空旅客ターミナル	23	(105%)	22	10	(143%)	7	43.5%	31.8%
							(100%)	

- 1) 「段差の解消」については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象)への適合をもって算定。
- 2) 航空旅客ターミナルについては、身体障害者が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置はすでに平成13年3月末までに100%達成されている。

〈視覚障害者誘導用ブロックの設置〉

旅客施設全体 … 82.8% (H16年度末80.1%)

	総施設数			移動円滑化基準(誘導用ブロックの設置)に適合している旅客施設数			全体に対する割合	
	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	H16年度末
鉄軌道駅	2,771	(100%)	2,758	2,309	(104%)	2,222	83.3%	80.6%
バスターミナル	44	(107%)	41	24	(109%)	22	54.5%	53.7%
旅客船ターミナル	7	(78%)	9	4	(80%)	5	57.1%	55.6%
航空旅客ターミナル	23	(105%)	22	20	(111%)	18	87.0%	81.8%

- 1) 「視覚障害者誘導用ブロックの設置」については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第8条への適合をもって算定。

〈身体障害者用トイレの設置〉

旅客施設全体 … 42.9% (H16年度末32.8%)

	総施設数			移動円滑化基準(身体障害者用トイレの設置)に適合している旅客施設数			全体に対する割合	
	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	H16年度末
鉄軌道駅	2,651	(101%)	2,631	1,137	(133%)	858	42.9%	32.6%
バスターミナル	35	(106%)	33	7	(140%)	5	20.0%	15.2%
旅客船ターミナル	7	(78%)	9	2	(50%)	4	28.6%	44.4%
航空旅客ターミナル	23	(105%)	22	20	(125%)	16	87.0%	72.7%

- 1) 「身体障害者用トイレの設置」については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第12条～14条への適合をもって算定。
- 2) 総施設数については便所を設置している旅客施設のみを計上。

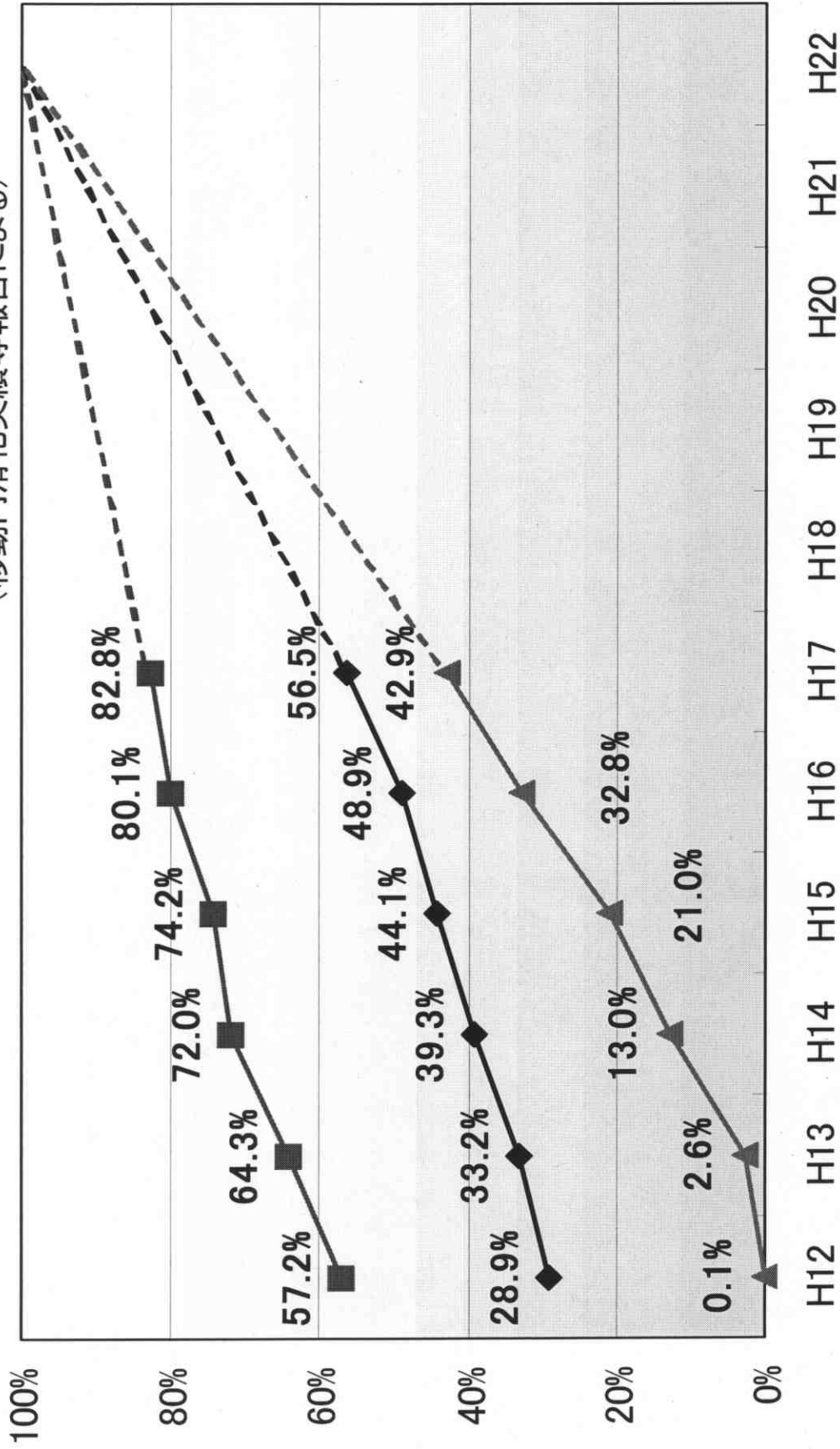
○ 車両等

	車両等の総数			移動円滑化基準に適合している車両等の数			全体に対する割合	
	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	H16年度末
鉄軌道車両	51,595	(100%)	51,593	16,586	(115%)	14,383	32.1%	27.9%
バス	57,739	(99%)	58,119					
低床バス				16,237	(124%)	13,144	28.1%	22.6%
ノンステップバス				8,639	(124%)	6,974	15.0%	12.0%
旅客船	1,131	(100%)	1,129	90	(114%)	79	8.0%	7.0%
航空機	483	(102%)	474	227	(118%)	193	47.0%	40.7%

- 1) 「移動円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する移動円滑化基準への適合をもって算定。
- 2) バスの総数は、現時点での速報値である。

旅客施設におけるバリアフリー化の推移

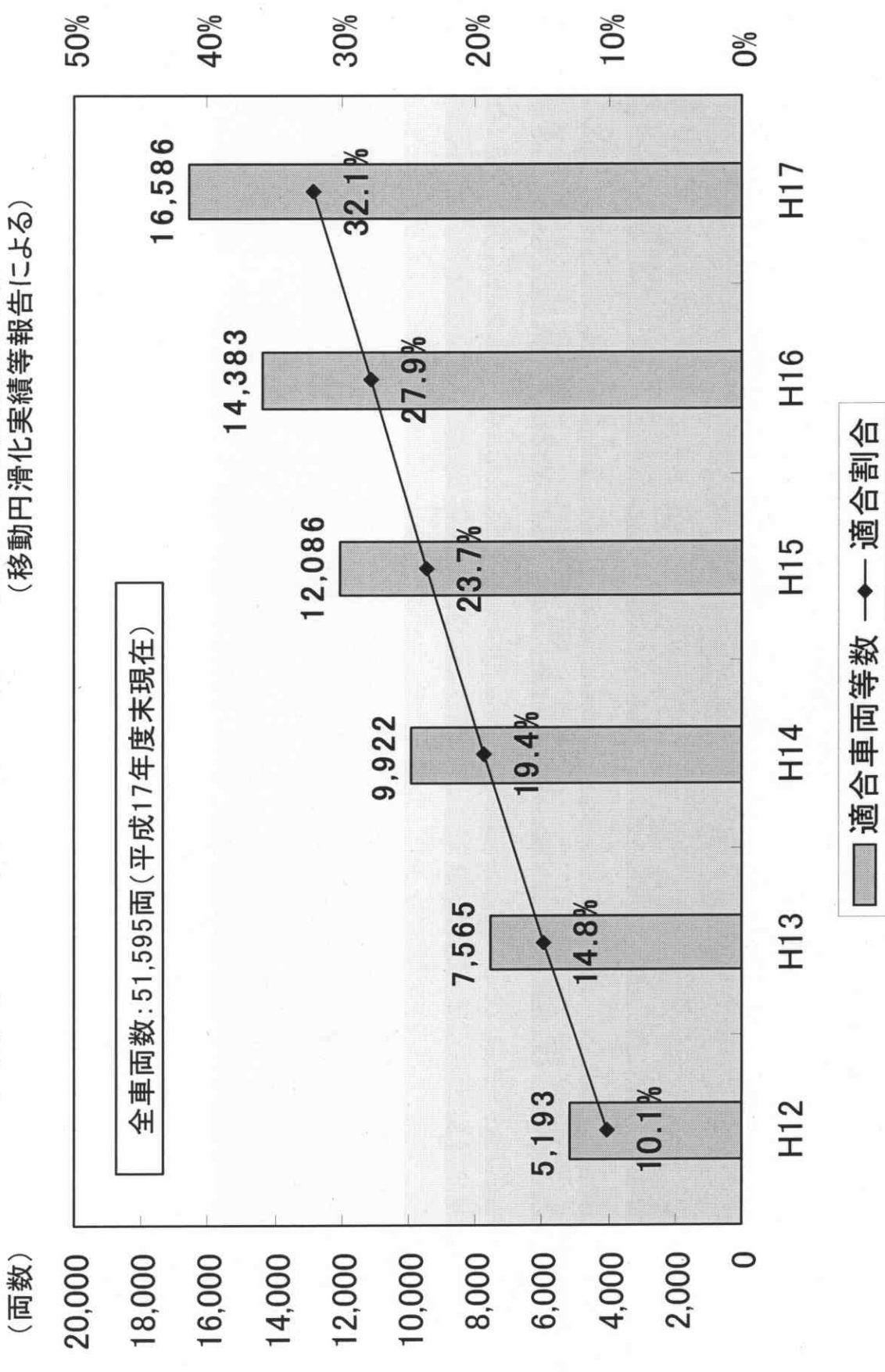
(移動円滑化実績等報告による)



◆— 視覚障害者誘導用ブロック ▲— 段差解消

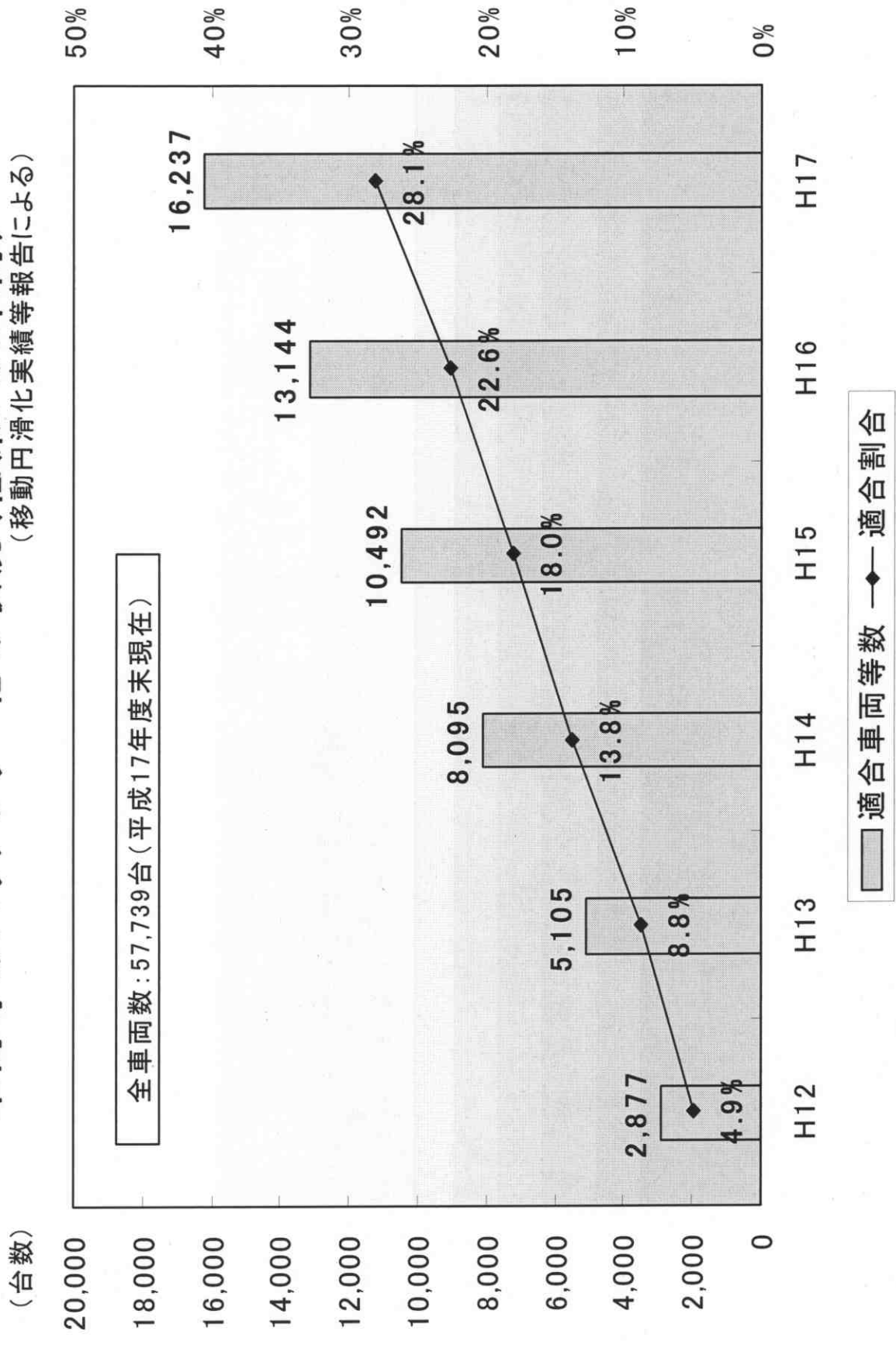
車両等のバリアフリー化の状況（鉄軌道車両）

（移動円滑化実績等報告による）



車両等のバリアフリー化の状況(低床バス車両)

(移動円滑化実績等報告による)



ハートビル法による建築物のバリアフリー効果について

1. 平成15年の改正ハートビル法施行によって、2,000㎡以上の特別特定建築物の新築・増改築時にバリアフリー化の基礎的基準への適合が義務化されたため、基礎的基準を満たす建築物ストックの割合は年々向上しているところである（表1）。

表1 バリアフリー化の基礎的基準を満たす建築物ストックの割合^{※1}

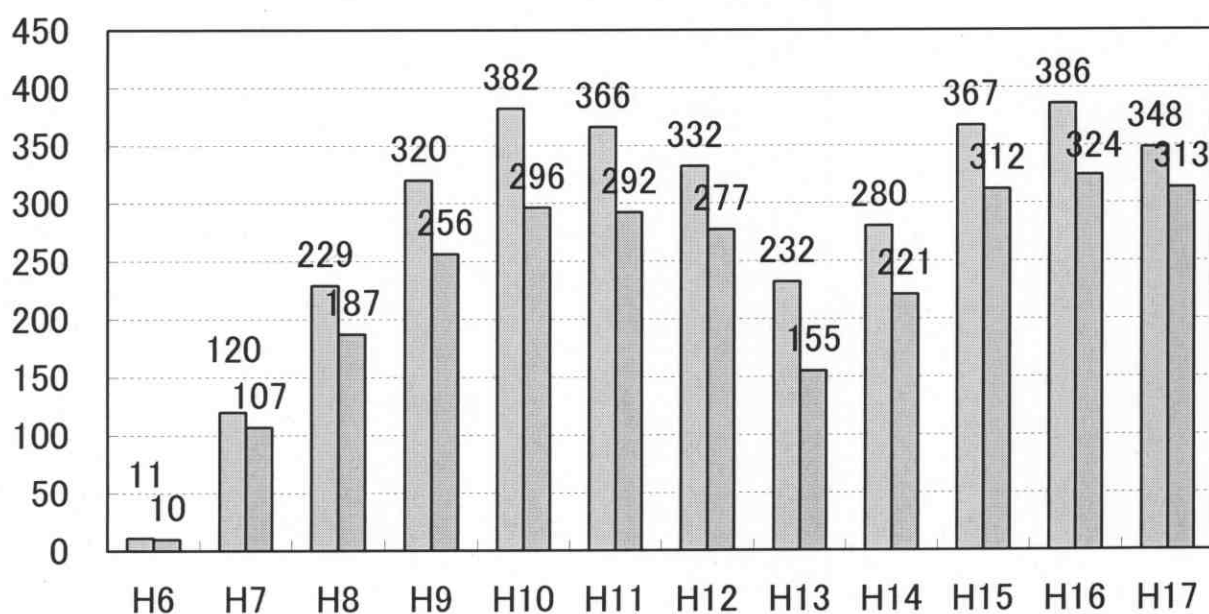
平成14年度（実績）	平成16年度（実績）	平成19(22)年度（目標）
3割	34%	約4(5)割

※1 床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、ハートビル法に基づく基礎的基準を満たすものの割合。

2. ハートビル法に基づく認定件数の推移（平成17年度末現在）

年度	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
認定件数	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	348
うち2,000㎡以上	10	107	187	256	296	292	277	155	221	312	324	313
認定件数（累計）	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272	2,639	3,025	3,378
うち2,000㎡以上	10	117	304	560	856	1,148	1,425	1,580	1,801	2,113	2,437	2,750

■ 認定件数（年度） ■ 認定件数（件数）うち2,000㎡以上

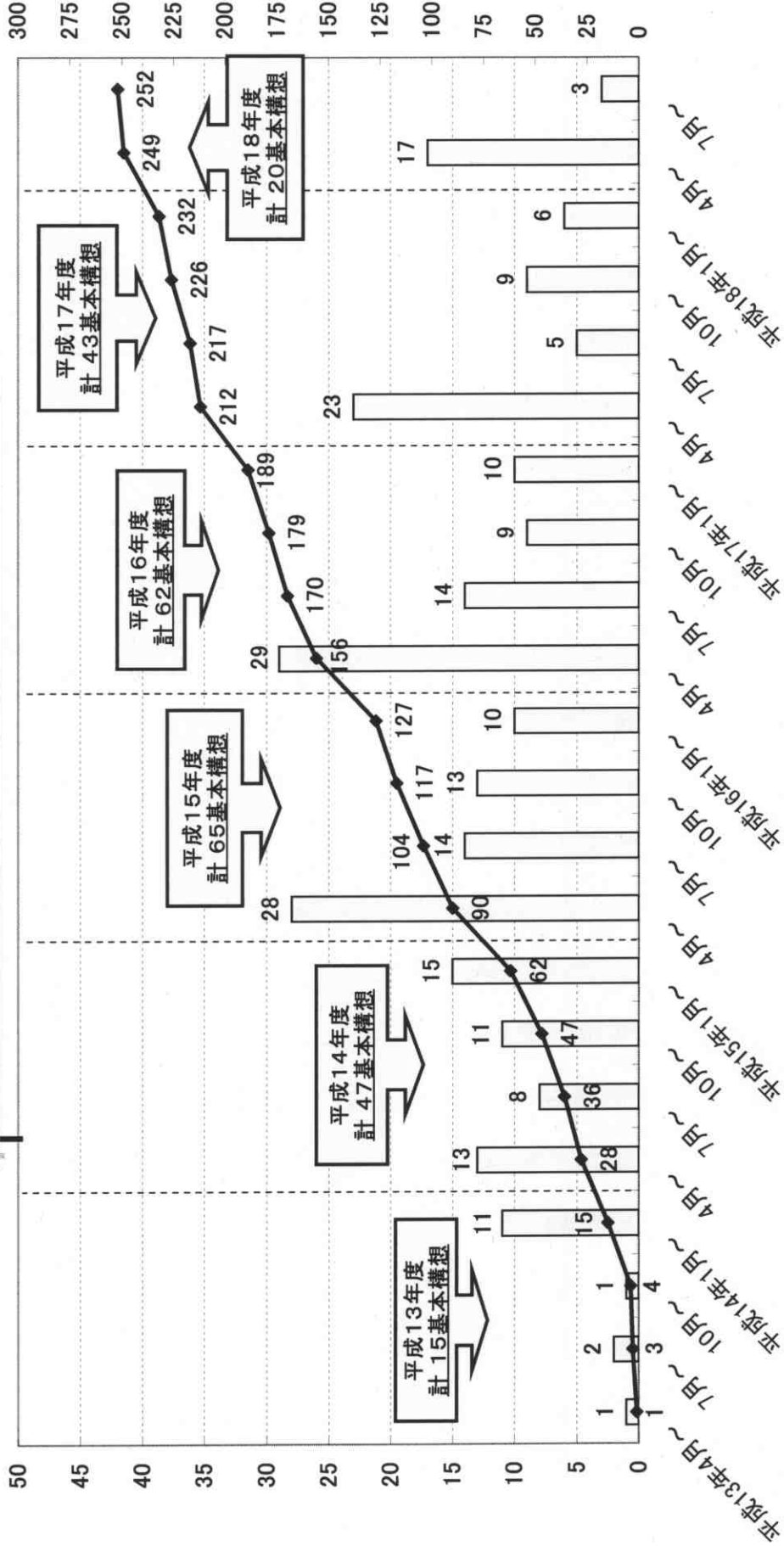


交通バリアフリー法に基づく基本構想の受理件数

(平成18年9月29日現在)

受理状況
(四半期推移)

受理状況
(累計)



※利用者数5,000人／日以上の旅客施設が所在しない市町村の基本構想(12件)を含む。

□ 四半期別 ● 累計

交通関連バリアフリー関係予算

単位：億円

事業名	18年度	19年度 (要求)
鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	84.4	97.1
①JR、民鉄等に対する補助（非公共）	30.0	35.0
②第三セクターに対する補助（公共）	24.0	30.0
③公営地下鉄等に対する補助	30.4	32.1
LRTシステムの整備	5.5	7.0
ノンステップバス等の導入の促進	28.4+16.0 の内数	22.9
①公共交通移動円滑化設備整備費補助	15.7	17.0
・ノンステップバス等の導入の促進等	14.5	15.2
・福祉タクシー普及促進モデル事業	1.2	1.8
②地方バス運行対策費補助 （車両購入費補助（バリアフリー対応））	5.7	6.0
③低公害車普及促進対策費補助	7.0	0
④バス利用促進等総合対策事業（自賠特会）	16.0の内数	0
離島航路整備費補助（バリアフリー化建造費補助）	0.2	0.1
旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化	2,420.8 の内数	2,752.1 の内数
空港のバリアフリー化の推進	169.0の内数	206.9の内数

事業名	18年度	19年度
心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進	0.5	0.7
バリアフリーボランティアの本格実施に向けた取り組みの推進	4.2の内数	4.2の内数
バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進	0.1	0.4
スパイラルアップのための体制の確立に向けた施策の推進	0.1	0.5
ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光促進事業	0.1	0.2
合 計	119.4 +2,610.1 の内数	129.0 +2,963.2 の内数

バリアフリー税制一覧

[適用期限:平成20年3月31日]

	項目	税目	内容	創設年度	
租税特別措置	鉄道駅のエレベーター・エスカレーターに係る特別償却	法人税	取得価額の15%	平成10年度	
	低床型路面電車に係る特別償却	法人税	基準取得価額の20% (基準取得価額:取得価額の40%相当額)	平成13年度	
	リフト付バスに係る特別償却	所得税、法人税	基準取得価額の20% (基準取得価額:取得価額の40%相当額)	平成10年度	
	リフト付タクシーに係る特別償却	所得税、法人税	基準取得価額の20% (基準取得価額:取得価額の20%相当額)	平成10年度	
	ノンステップバスに係る特別償却	所得税、法人税	基準取得価額の20% (基準取得価額:取得価額の40%相当額)	平成12年度	
	スロープ付タクシーに係る特別償却	所得税、法人税	基準取得価額の20% (基準取得価額:取得価額の20%相当額)	平成13年度	
	バリアフリー対応型航空機に係る特別償却	法人税	基準取得価額の20% (基準取得価額:取得価額の20%相当額)	平成18年度	
	地方税特別措置		不動産取得税	1/6控除	平成12年度
		駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した施設に係る課税標準の特例	固定資産税	5年度分 2/3	平成12年度
			都市計画税	5年度分 2/3	平成12年度
固定資産税			5年度分 1/4	平成12年度	

ハートビル法（建築物）関連支援措置（平成18年度）一覧

表示制度

法律で認定建築物や広告などに、認定を受けている旨をシンボルマークで表示することができる。

容積の特例

建築物のバリアフリー化によりトイレや廊下などの面積が増えた場合、法律で延べ面積の1/10を限度に容積率の算定に際して延べ面積に不算入することができる。

税制上の特例措置

昇降機を設けた2,000㎡以上の認定建築物（特別特定建築物に限る。）の新築、増築、改築について、所得税、法人税の割増償却（10%、5年間）【租税特別措置法第14条の2、第47条の2】

低利融資制度

- ① 日本政策投資銀行、沖縄振興開発金融公庫による低利融資
 - ・ 融資対象：(1) 2,000㎡以上の認定建築物
 - (2) ハートビル法に基づくバリアフリー化の基礎的基準（主要な経路における建築物特定施設はバリアフリー化の誘導的基準）を満たす2,000㎡以上の特定建築物
- ② 中小企業金融公庫、国民生活金融公庫による低利融資
 - ・ 貸付対象：(1) 認定建築物を建築しようとする者
 - (2) 2,000㎡未満のバリアフリー化の基礎的基準を満たす特定建築物

補助制度〔バリアフリー環境整備促進事業〕

- ① 市街地における道路空間等と一体となった移動ネットワーク形成
 - ・ 基本構想の作成
 - ・ 基本構想に基づく以下の移動システム*1等の整備
- ② バリアフリー法認定建築物（病院、劇場、図書館等不特定多数の利用する建築物又は社会福祉施設等の建築物で特定行政庁の認定を受けたもの）の整備

【補助率】

地方公共団体、協議会、都市再生機構：1/3以内

民間事業者：2/3以内（国1/3以内、地方公共団体1/3以内）

*1 移動システム：動く通路、スロープ、エレベーターその他の高齢者等の快適かつ安全な移動を確保するための施設（当該施設に付属する高齢者等の移動のための案内装置を含む）

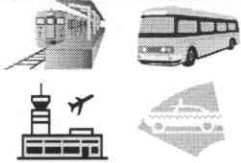
高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する、施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの中の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

○基本方針の策定

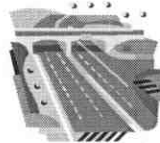
○主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

○移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

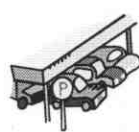
旅客施設及び車両等
(福祉タクシーの基準を追加)



道路



路外駐車場



都市公園



建築物
(既存建築物の基準適合努力義務を追加)

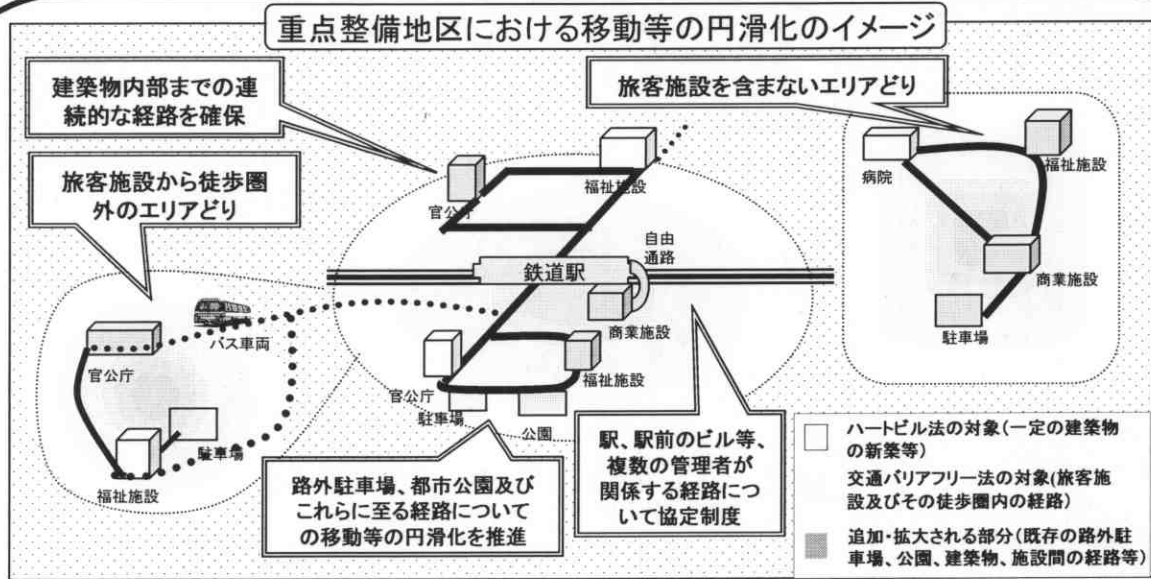


○これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務

○既存のこれらの施設について、基準適合の努力義務

等

○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、障害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

○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

○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

等

○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の法定化

○住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

等

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の 基本的枠組み

基本方針(主務大臣)

- ・ 移動等の円滑化の意義及び目標
- ・ 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、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- ・ 市町村が作成する基本構想の指針 等

関係者の責務

- ・ 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）【国】
- ・ 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- ・ 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- ・ 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務等

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務
既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・ 旅客施設及び車両等
- ・ 一定の道路（努力義務はすべての道路）
- ・ 一定の路外駐車場
- ・ 都市公園の一定の公園施設（園路等）
- ・ 特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）

特別特定建築物でない特定建築物（事務所ビル等の多数が利用する建築物）の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務
（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案

基本構想（市町村）

- ・ 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・ 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載 等

協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

協議

事業の実施

- ・ 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、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- ・ 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

支援措置

- ・ 公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- ・ 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例 等

移動等円滑化経路協定

重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度