

警 視 庁 交 通 部 長 殿
各 道 府 県 警 察 本 部 長
(参考送付先)
警 察 大 学 校 交 通 教 養 部 長
各 管 区 警 察 局 広 域 調 整 担 当 部 長

原議保存期間	20年(令和28年3月31日まで)
有効期間	一種(令和13年3月31日まで)

警察庁丁規発第227号、丁交指発第219号
令 和 7 年 1 2 月 2 6 日
警 察 庁 交 通 局 交 通 規 制 課 長
警 察 庁 交 通 局 交 通 指 導 課 長

移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部を改正する告示の公布に伴う交通警察の対応について（通達）

移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部を改正する告示（令和7年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第1号。以下「改正告示」という。別添参照）が本日公布され、令和8年4月1日に施行されることとなった。

改正告示のうち、交通警察に関わる部分の趣旨等は下記のとおりであるので、事務処理上遺憾のないようにされたい。

記

1 改正の趣旨

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「法」という。）第3条において、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を定めるとされているところ、同条に基づき定められた移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和2年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第1号。以下「基本方針」という。）において、移動等円滑化の意義や信号機等に係る目標等が定められているが、改正告示による改正前の基本方針（以下「旧基本方針」という。）の目標は令和7年度末までのものとなっていた。

そのため、関係省庁において学識経験者や障害者団体等を構成員とする検討会を開催し、同検討会における検討結果を踏まえ、令和8年度以降の目標を定めるため、基本方針を改正することとした。

2 改正の内容

旧基本方針に掲げられた信号機等に係る数値目標については、目標に係る期間を令和12年度末までとした上で引き続き掲げるとともに、以下を新たに数値目標以外の目標として掲げることとした。

- 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路以外の道路についても、高齢者、障害者等の通行の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、信号機等の移動等円滑化を可能な限り実施する。

3 留意事項

改正告示による改正後の基本方針（以下「新基本方針」という。）では、法第25条に基づく基本構想の作成市町村数に係る数値目標が引き続き掲げられたほか、基本構想の見直し等を実施した市町村の割合に係る数値目標が新たに掲げられた。このため、今後、基本構想の作成又は見直しが増加し、これに伴い、信号機等の移動等円滑化を実施すべ

き対象箇所も増加することが想定されることに留意すること。

また、従前から、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路以外の道路においても、高齢者、障害者等の通行の実態、地域の実情、要望等を踏まえ、その必要性を個別に判断し、信号機等の移動等円滑化を実施しているところであるが、新基本方針では、この取組を数値目標以外の目標として掲げ、明確化することとした。各位にあっては、引き続き、当該道路についても、必要な箇所については、視覚障害者をはじめとする高齢者、障害者等の移動等円滑化を促進すること。

なお、信号機等に係る数値目標に「原則として」とあるのは、他の事業の実施と併せて交通安全特定事業を実施しようとするときに先行すべき他の事業が実施されない場合、災害の発生等により事業を実施しないことに関しやむを得ない事情がある場合等を除く趣旨であることに留意すること。

○文部科学省、国土総務省、告示第一号
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の一部を改正する告示を次のように定める。

国家公安委員会委員長 赤間二郎
国家公安委員会委員長 赤間二郎
文部科学大臣 林 洋平
国土総務大臣 松本芳正
国土交通大臣 金子恭之

移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部を改正する告示

文部科学省、国土交通省 告示第一号

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線部分でこれに対応する改正前欄に掲げる規定の傍線部分がないものは、これを加え、改正前欄に掲げる規定の傍線部分でこれに対応する改正後欄に掲げる規定の傍線部分がないものは、これを削る。

改 正 後

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

1 移動等円滑化の意義

我が国においては、世界のどの国もこれまで経験したことのない本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進展すると見込まれており、高齢者の自立と社会参加による、健全で活動ある社会の実現が求められている。また、今日、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、自立と共生の理念の下、障害の有無にかかわらず国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められている。さらに、障害者の権利に関する条約（平成二十六年条約第一号）の締結、障害者基本法（昭和四十五年法律第八十四号）等の関連法制の整備、東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会の開催等を契機として、共生社会の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、高齢者、障害者等も含めて誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けた取組を進めることが必要となつていて。

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

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

さらに、法第一条の二の基本理念の規定に定めるように、この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のもの（いわゆる「社会的障壁」）の除去及び共生社会の実現に資するものであり、移動等円滑化の促進の意義はますます大きくなっている。

なお、法にいう「高齢者、障害者等」には、高齢者、全ての障害者（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。）、妊娠婦等その他の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は全て含まれる。

また、障害特性は様々であり、例えば視覚障害についても、障害の程度によって期待される移動等円滑化の内容が異なることもあり得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、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向上することも含まれることに留意する必要がある。

改 正 前

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

1 移動等円滑化の意義

我が国においては、世界のどの国もこれまで経験したことのない本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進展すると見込まれており、高齢者の自立と社会参加による、健全で活動ある社会の実現が求められている。また、今日、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、自立と共生の理念の下、障害の有無にかかわらず国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められている。さらに、近年、障害者の権利に関する条約（平成二十六年条約第一号）の締結及び障害者基本法（昭和四十五年法律第八十四号）等の関連法制の整備に加え、ユニーク・サルデザインの社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律（平成三十一年法律第二百号）が公布・施行されたこと、東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会が開催されること等を契機として、共生社会の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、高齢者、障害者等も含めて誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けた取組を進めることが必要となつていて。

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

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

さらに、法第一条の二の基本理念の規定に定めるように、この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のもの（いわゆる「社会的障壁」）の除去や、共生社会の実現に資するものであり、移動等円滑化の促進の意義はますます大きくなっている。

なお、法にいう「高齢者、障害者等」には、高齢者、全ての障害者（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。）及び妊娠婦等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれる。

また、障害特性は様々であり、例えば視覚障害についても、障害の程度によって期待される移動等円滑化の内容が異なることもあり得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、完成度を高めるために、高齢者、障害者等の意見を十分に聞き、それを反映させることが重要である。

さらに、参加者それぞれの視点及び意見を確認して論点を整理する役割を担う第三者の立場での進行役として、ファシリテーター等を設置することも有効である。当事者参画を実施することで、障害のある人もない人も、互いに支え合い、地域で生き生きと明るく豊かに暮らしていく共生社会を推進していくために、障害当事者又はその家族等の支援者等がまちづくり及び施設整備に参画することにより、障害当事者等だけではなく、その他の利用者にとってもより快適な共生社会の環境を整備することができる。

加えて、昨今の情報通信技術（ICT）の進歩・普及に鑑みて、パリアフリー分野においてもICTを活用することが求められている。より簡単にコミュニケーションを取れること及び人手不足等の課題を解消できる一方で、様々な障害特性を前提とし、障害特性又は程度に応じて選択できるなど、誰もが取り残されないように努める必要がある。

2 移動等円滑化の目標

(1) 旅客施設 〔略〕

① 鉄道駅及び軌道停留場

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」という。）並びに一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上三千人未満であつて重点整備地区内の生活関連施設（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。）である鉄軌道駅については、令和十二年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運行情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には高齢者障害者等用便房の設置、券売機がある場合には障害者対応型券売機の設置、移動等円滑化された経路に改札口がある場合には拡幅改札口の設置等の移動等円滑化を実施する。この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ、可能な限りの整備を行うこととする。また、これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想及び移動等円滑化促進方針（以下「基本構想等」という。）の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

ホームドア又は可動式ホーム柵については、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、令和十二年度までに四千番線を整備する。そのうち、一日当たりの平均的な利用者数が十万人以上の鉄軌道駅において、九百番線を整備する。

また、高齢者、障害者等に迂回による過度な負担が生じないよう、鉄軌道駅及び周辺施設の状況、鉄軌道駅の利用状況、鉄軌道駅の構造等の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限り移動等円滑化された経路を二以上設ける。

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聞き、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

(1) 旅客施設 〔略〕

① 鉄道駅及び軌道停留場

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上である鉄道駅及び軌道停留場（以下「鉄軌道駅」という。）並びに一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上三千人未満であつて重点整備地区内の生活関連施設である鉄軌道駅については、令和七年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運行情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ、可能な限りの整備を行うこととする。また、これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想及び移動等円滑化促進方針（以下「基本構想等」という。）の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

ホームドア又は可動式ホーム柵については、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、令和七年度までに三千番線を整備する。そのうち、一日当たりの平均的な利用者数が十万人以上の鉄軌道駅において、八百番線を整備する。

また、高齢者、障害者等に迂回による過度な負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該鉄軌道駅及び周辺施設の状況、当該鉄軌道駅の利用状況等を踏まえ、可能な限り移動等円滑化された経路を二以上設ける。

さらに、車椅子使用者が単独で列車に乗降しやすい鉄軌道駅の整備を進めるため、駅施設、車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図されることを確認しつつ、令和十二年度までに四千番線において、プラットホームと車両乗降口の段差及び隙間の縮小を進める。

② バスターミナル

一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上であるバスターミナルについては、令和十二年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運行情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には高齢者障害者等用便房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、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、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二千人以上である旅客船ターミナルについては、令和十二年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運航情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には高齢者障害者等用便房の設置等の移動等円滑化を実施する。また、高齢化の進む離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについては、地域の実情を踏まえて順次、移動等円滑化を実施する。また、これ以外の旅客船ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、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二千人以上である航空旅客ターミナル施設については、令和十二年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運航情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には高齢者障害者等用便房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、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

(2)

【略】

① 鉄道車両及び軌道車両

総車両数約五万五千台から乗合バス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両（以下「適用除外認定車両」という。）約一万台を除いた約四万五千台のうち、うち、約九十パーセントに当たる約四万台について、令和十二年度までに、ノンステップバスを乗入して移動等円滑化を実施する。

② 乗合バス車両

総車両数約五万五千台から乗合バス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両（以下「適用除外認定車両」という。）約一万台を除いた約四万五千台のうち、うち、約九十パーセントに当たる約四万台について、令和十二年度までに、ノンステップバスを乗入して移動等円滑化を実施する。

(2)

【略】

① 鉄道車両及び軌道車両

総車両数約五万三千台のうち約七十パーセントに当たる約三万七千百両について、令和七年度までに、移動等円滑化を実施する。また、新幹線の車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める。

② 乗合バス車両

総車両数約六万台から乗合バス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両（以下「適用除外認定車両」という。）約一万台を除いた約五万台のうち、約八十パーセントに当たる約四万台について、令和七年度までに、ノンステップバスを乗入して移動等円滑化を実施する。

② バスターミナル

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上であるバスターミナル及び一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上三千人未満であつて重点整備地区内の生活関連施設であるバスターミナルについては、令和七年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運行情報提供設備その他の案内設備の設置、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は、令和七年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運航情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、高齢化の進む離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについては、地域の実情を踏まえて順次、移動等円滑化を実施する。また、これ以外の旅客船ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、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二千人以上である旅客船ターミナルについては、令和七年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運航情報提供設備その他の案内設備の設置、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、高齢化の進む離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについては、地域の実情を踏まえて順次、移動等円滑化を実施する。また、これ以外の旅客船ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、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二千人以上である航空旅客ターミナル施設については、令和七年度までに、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、運航情報提供設備その他の案内設備の設置、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、新幹線の車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める。

適用除外認定車両については、令和十二年度までに、その約二十五パーセントに当たる約二千五百台をリフト付きバス又はスロープ付きバスとするなど、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施することとしながら、運行系統別の導入状況についても、進捗状況を確認していく。また、令和十二年度までに、一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上である航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線を運行する乗合バス車両については、当該施設へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約六十パーセントについて、バリアフリー化した車両を含む運行として移動等円滑化を実施する。

③ 貸切バス車両

令和十二年度までに、約二千百台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入して移動等円滑化を実施する。

④ タクシー車両

令和十二年度までに、約九万台の福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者、妊娠婦、子供連れの人々等、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両をいう。）を含む。）を導入して移動等円滑化を実施する。また、令和十二年度までに、各都道府県における総車両数の約二十五パーセントについて、ユニバーサルデザインタクシーとし、移動等円滑化を実施する。

⑤ 船舶

一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数約七百隻のうち約七十パーセントに当たる約四百九十隻について、令和十二年度までに、移動等円滑化を実施する。また、一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、令和十二年度までに、船舶の構造等の制約条件を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

さらに、これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

⑥ 航空機

現在、全ての航空機について、移動等円滑化基準に適合しているところ、引き続き、移動等円滑化基準に適合した航空機の導入を推進し、原則として全て移動等円滑化を実施する。

(3) 道路

重点整備地区内の主要な生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）の設置された規模の大きい概ね二ヘクタール以上の都市公園の約七十パーセントについて、令和十二年度までに、園路及び広場の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の都市公園について、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、園路及び広場の移動等円滑化を可能な限り実施する。

(4) 都市公園

園路及び広場（特定公園施設であるものに限る。以下同じ。）の設置された規模の大きい概ね二ヘクタール以上の都市公園の約七十パーセントについて、令和十二年度までに、園路及び広場の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の都市公園について、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、園路及び広場の移動等円滑化を可能な限り実施する。

適用除外認定車両については、令和七年度までに、その約二十五パーセントに当たる約二千五百台をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。また、令和七年度までに、一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上である航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線を運行する乗合バス車両については、当該施設へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約五十パーセントについて、バリアフリー化した車両を含む運行として移動等円滑化を実施する。

③ 貸切バス車両

令和七年度までに、約二千百台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入して移動等円滑化を実施する。

④ タクシー車両

令和七年度までに、約九万台の福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊娠婦、子供連れの人々等、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両をいう。）を含む。）を導入して移動等円滑化を実施する。また、令和七年度までに、各都道府県における総車両数の約二十五パーセントについて、ユニバーサルデザインタクシーとし、移動等円滑化を実施する。

⑤ 船舶

一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数約七百隻のうち約六十パーセントに当たる約四百二十隻について、令和七年度までに、移動等円滑化を実施する。また、一日当たりの平均的な利用者数が二千人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、令和七年度までに、船舶の構造等の制約条件を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

さらに、これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

⑥ 航空機

総機数約六百七十機について、令和七年度までに、原則として全て移動等円滑化を実施する。

(3) 道路

重点整備地区内の主要な生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）の設置された特定道路の約七十パーセントについて、令和七年度までに、移動等円滑化を実施する。

(4) 都市公園

園路及び広場（特定公園施設であるものに限る。以下同じ。）の設置された規模の大きい概ね二ヘクタール以上の都市公園の約七十パーセントについて、令和七年度までに、園路及び広場の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の都市公園について、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、園路及び広場の移動等円滑化を可能な限り実施する。

(2) 駐車場

駐車場の設置された規模の大きい概ね二ヘクタール以上の都市公園の約六十パーセントについて、令和十二年度までに、駐車場の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の都市公園についても、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、駐車場の移動等円滑化を可能な限り実施する。

(3) 便所

便所の設置された規模の大きい概ね二ヘクタール以上の都市公園の約七十パーセントについて、令和十二年度までに、便所の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の都市公園についても、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、便所の移動等円滑化を可能な限り実施する。

(5) 路外駐車場

特定路外駐車場の約三十五パーセントについて、令和十二年度までに、移動等円滑化を実施する。

(6) 建築物

床面積の合計が二千平方メートル以上の特別特定建築物（小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校（前期課程に係るものに限る）で公立のもの（以下「公立小学校等」という。）を除く。以下同じ。）においては、総ストックの約七十パーセントについて、令和十二年度までに、移動等円滑化を実施する。

また、国、都道府県又は指定都市が行う特別特定建築物の建築工事のうち、原則として当該工事に係る部分の床面積の合計が二千平方メートル以上の全ての工事について、令和十二年度までに、設計等の段階における当事者参画を実施する。

さらに、床面積の合計が二千平方メートル未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例制定の促進並びにガイドラインの作成及び周知により、移動等円滑化を実施する。

公立小学校等については、別に定めるところにより、学校設置者における高齢者障害者等用便房、スローブ、エレベーター等の設置等の移動等円滑化及び当該移動等円滑化による整備計画等の策定を実施するとともに、当事者参画を実施する。

(7) 信号機等

床面積の合計が二千平方メートル以上の特別特定建築物（小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校（前期課程に係るものに限る）で公立のもの（以下「公立小学校等」という。）を除く。）の総ストックの約六十七パーセントについて、令和七年度までに、移動等円滑化を実施する。また、床面積の合計が二千平方メートル未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例制定の促進並びにガイドラインの作成及び周知により、移動等円滑化を実施する。

(5) 路外駐車場

特定路外駐車場の約七十五パーセントについて、令和七年度までに、移動等円滑化を実施する。

(6) 建築物

公立小学校等については、別に定めるところにより、障害者対応型便所、スローブ、エレベーター等の設置等の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、令和十二年度までに、原則として全ての当該道路において、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示（以下「横断歩道標示」という。）の設置等の移動等円滑化を実施する。

特に、当該道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている信号機等の移動等円滑化については、令和十二年度までに、原則として全ての当該部分において、音響信号機の設置及び視覚障害者の誘導を行うための線状又は点状の突起が設けられた横断歩道標示の設置を行う。

また、当該道路以外の道路についても、高齢者、障害者等の通行の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、信号機等の移動等円滑化を可能な限り実施する。

(8) 基本構想等

移動等円滑化促進方針の作成市町村数について、令和十二年度までに、約三百五十とする。また、基本構想の作成市町村数について、令和十二年度までに、約四百五十とする。

また、基本構想等を作成した市町村のうち、当事者参画の下、継続的にスパイラルアツプに取り組んでいる市町村（直近五年以内に法第二十四条の四又は第二十六条に規定する協議会等を活用して、基本構想等の事後評価又は見直し等（既存の基本構想等と別の地区における基本構想等の作成、基本構想作成後の移動等円滑化促進方針の作成、移動等円滑化促進方針作成後の基本構想の作成を含む。）を実施している市町村）の割合について、令和十二年度までに、約六十パーセントとする。

(9) 移動等円滑化に関する国民の理解と協力（心のバリアフリー）

移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるよう環境整備を推進する。また、「障害の社会モデル」の理解度について、令和十二年度までに、約六十パーセントとする。さらに、障害のある人へ支援をしようとする人の割合及び多様な他者とのコミュニケーションをとつて行動しようとする人の割合について、令和十二年度までに、原則として約百パーセントとする。

二 移動等円滑化のために施設設置管理者が講すべき措置に関する基本的な事項

1 施設及び車両等の整備

〔略〕

イ 〔略〕

口 便所等附属する設備を設置する場合は、一以上は高齢者、障害者等用にするなど、高齢者、障害者等の利用に配慮したものにすること。また、高齢者、障害者等用の設備についてはその旨を示す案内用図記号を表示し、一般の利用者による高齢者、障害者等への配慮を促すこと。

ハ～ヘ 〔略〕

〔略〕

三 移動等円滑化促進方針の指針となるべき事項

〔略〕

1 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進の意義に関する事項

〔略〕

(1) 移動等円滑化促進方針作成に当たつての留意事項

〔略〕

①～④ 関係者の意見の反映及び移動等円滑化促進方針の作成等の提案

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、関係する施設設置管理者及び都道府県公安委員会の参画により、関係者の意見が移動等円滑化促進方針に十分に反映されるよう努める。このため、移動等円滑化促進方針の作成に当たつては、法第二十四条の四に規定する協議会（以下「移動等円滑化促進方針協議会」という。）を積極的に活用し、関係者の参画を得ることが求められる。この際、既に同条第二項各号

(8) 基本構想等

移動等円滑化促進方針の作成市町村数について、令和七年度までに、約三百五十とする。また、基本構想の作成市町村数について、令和七年度までに、約四百五十とする。

移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるよう環境整備を推進する。また、「心のバリアフリー」という用語の認知度について、令和七年度までに、約五十パーセントとする。さらに、高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができる人の割合について、令和七年度までに、原則として約百パーセントとする。

二 移動等円滑化のために施設設置管理者が講すべき措置に関する基本的な事項

1 施設及び車両等の整備

〔略〕

イ 〔略〕

口 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こと。また、障害者対応型の設備についてはその旨を示す案内用図記号を表示し、一般の利用者による高齢者、障害者等への配慮を促すこと。

ハ～ヘ 〔略〕

〔略〕

三 移動等円滑化促進方針の指針となるべき事項

〔略〕

1 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進の意義に関する事項

〔略〕

(1) 移動等円滑化促進方針作成に当たつての留意事項

〔略〕

①～④ 関係者の意見の反映及び移動等円滑化促進方針の作成等の提案

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、関係する施設設置管理者及び都道府県公安委員会の参画により、関係者の意見が移動等円滑化促進方針に十分に反映されるよう努める。このため、移動等円滑化促進方針の作成に当たつては、法第二十四条の四に規定する協議会（以下「移動等円滑化促進方針協議会」という。）を積極的に活用し、関係者の参画を得ることが求められる。この際、既に同条第二項各号

に掲げる構成員からなる協議体制度を運用している場合又は他の法令に基づいて同項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用しようとする場合は、当該協議体制度を移動等円滑化促進方針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、視覚障害、聴覚障害、内部障害等の身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者も含まれることに留意する必要がある。

また、法第二十四条の五に規定する移動等円滑化促進方針の作成等に係る提案制度が積極的に活用されるよう環境の整備に努めるとともに、当該提案を受けた際には、移動等円滑化促進方針の作成等の必要性を判断する機会と捉え、移動等円滑化促進方針の作成等について積極的な検討を行うことが求められる。なお、提案を受け検討した結果、移動等円滑化促進方針の作成等を行わない場合でも、地域のニーズに対しても必要な説明責任を果たすため、同条第二項に基づきその理由を公表する必要がある。

⑥～⑩ [略]

2 移動等円滑化促進地区の位置及び区域に関する基本的な事項

(1) 移動等円滑化促進地区の要件

[略]

① 「生活関連施設の所在地を含み、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。」(法第二条第二十三号イ)

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、生活関連施設が徒步圏内に集積している地区をいい、原則として、生活関連施設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步で行われる地区であると見込まれることが必要である。

② 「生活関連施設及び生活関連経路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を促進することが特に必要であると認められる地区であること。」(法第二条第二十三号ロ)

移動等円滑化促進地区は、移動等円滑化を促進する必要がある地区であることが必要である。

このため、高齢者、障害者等の徒步若しくは車椅子による移動又は施設の利用、土地利用及び諸機能の集積の状況及び将来の方向性その他の事情を総合的に勘案して、当該地区において移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められることが必要である。

3 (2) ③ [略] [略]

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、当該協議体制度を移動等円滑化促進方針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、視覚障害、聴覚障害、内部障害等の身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者も含まれることに留意する必要がある。

また、法第二十四条の五に規定する移動等円滑化促進方針の作成等に係る提案制度が積極的に活用されるよう環境の整備に努めるとともに、当該提案を受けた際には、移動等円滑化促進方針の作成等の必要性を判断する機会と捉え、移動等円滑化促進方針の作成等について積極的な検討を行うことが求められる。なお、提案を受け検討した結果、移動等円滑化促進方針の作成等を行わない場合でも、地域のニーズに対して必要な説明責任を果たすため、同条第二項に基づきその理由を公表する必要がある。

⑥～⑩ [略]

2 移動等円滑化促進地区の位置及び区域に関する基本的な事項

(1) 移動等円滑化促進地区の要件

[略]

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。」(法第二条第二十三号イ)

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、生活関連施設が徒步圏内に集積している地区をいい、原則として、生活関連施設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步で行われる地区であると見込まれることが必要である。

② 「生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。」(法第二条第二十三号ロ)

移動等円滑化促進地区は、移動等円滑化を促進する必要がある地区であることが必要である。

このため、高齢者、障害者等の徒步若しくは車椅子による移動又は施設の利用の状況、利用及び諸機能の集積の状況及び将来の方向性その他の事情を総合的に勘案して、当該地区において移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められることが必要である。

3 (2) ③ [略] [略]

四 基本構想の指針となるべき事項

市町村は、基本構想を作成する場合には、次に掲げる事項に基づいて作成する必要があり、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者は、これらの事項に留意する必要がある。

1 重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項

(1) [略]

(2) 基本構想作成に当たつての留意事項

〔略〕

(1) [⑤] [略] 高齢者、障害者等の意見の反映及び基本構想の作成等の提案

生活関連施設を利用する高齢者、障害者等を始め関係者の参画により、関係者の意見が基本構想に十分に反映されるよう努める。このため、基本構想の作成に当たつては、法第二十六条に規定する協議会（以下「基本構想協議会」という。）を積極的に活用し、高齢者、障害者等の参画を得ることが求められる。この際、既に同条第二項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用している場合又は他の法令に基づいて同項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用しようとする場合は、当該協議体制度を基本構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、視覚障害、聴覚障害、内部障害等の身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者も含まれることに留意する必要がある。

また、法第二十七条规定する基本構想の作成等に係る提案制度が積極的に活用されるよう環境の整備に努めるとともに、当該提案を受けた際には、基本構想の作成等の必要性を判断する機会と捉え、基本構想の作成等について積極的な検討を行うことが求められる。なお、提案を受け検討した結果、基本構想の作成等を行わない場合でも、地域の二一ツに対しても必要な説明責任を果たすため、同条第二項に基づきその理由を公表する必要がある。

(7) [略] 段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）

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

そのため、市町村は、基本構想が作成された後も、おおむね五年ごとに、施設を利用する高齢者、障害者等の利用の状況、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、基本構想協議会の積極的な活用等により基本構想に基づき実施された事業の成果について評価を行い、それに基づき、必要があると認めるときは、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重要である。

また、法附則第二条第二号の規定による廃止前の高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律第六条第一項の規定により作成された基本構想についても、同様に見直しを行うことが重要であることに留意する必要がある。

四 基本構想の指針となるべき事項

市町村は、基本構想を作成する場合には、次に掲げる事項に基づいて作成する必要があり、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者は、これらの事項に留意する必要がある。

1 重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項

(1) [略]

(2) 基本構想作成に当たつての留意事項

〔略〕

(1) [⑤] [略] 高齢者、障害者等の意見の反映及び基本構想の作成等の提案

生活関連施設を利用する高齢者、障害者等を始め関係者の参画により、関係者の意見が基本構想に十分に反映されるよう努める。このため、基本構想の作成に当たつては、法第二十六条に規定する協議会（以下「基本構想協議会」という。）を積極的に活用し、高齢者、障害者等の参画を得ることが求められる。この際、既に同条第二項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用している場合又は「他の法令に基づいて同項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用しようとする場合は、当該協議体制度を基本構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、視覚障害、聴覚障害、内部障害等の身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者も含まれることに留意する必要がある。

また、法第二十七条规定する基本構想の作成等に係る提案制度が積極的に活用されるよう環境の整備に努めるとともに、当該提案を受けた際には、基本構想の作成等の必要性を判断する機会と捉え、基本構想の作成等について積極的な検討を行うことが求められる。なお、提案を受け検討した結果、基本構想の作成等を行わない場合でも、地域の二一ツに対しても必要な説明責任を果たすため、同条第二項に基づきその理由を公表する必要がある。

(7) [略] 段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）

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

そのため、市町村は、基本構想が作成された後も、おおむね五年ごとに、施設を利用する高齢者、障害者等の利用の状況並びに重点整備地区における移動等円滑化のための施設及び車両等の整備状況等を把握するとともに、基本構想協議会の積極的な活用等により基本構想に基づき実施された事業の成果について評価を行い、それに基づき、必要があると認めるときは、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重要である。

また、法附則第二条第二号の規定による廃止前の高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成十二年法律第六十八号）第六条第一項の規定により作成された基本構想についても、同様に見直しを行うことが重要であることに留意する必要がある。

五 移動等円滑化の促進に関する国民の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関する国民の協力の確保に関する基本的な事項

五 移動等円滑化の促進に関する国民の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関する国民の協力の確保に関する基本的な事項

1 1 [略] 2 移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の取組の推進に当たつての関係者の基本的な役割

(1)～(3) [略]
(4) 国民の役割

① 基本的な役割

国民は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性並びにそのために高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現することの必要性について理解を深めるよう努めなければならない。その際、外見上分かりづらい知的障害、精神障害、発達障害、認知症、内部障害、聴覚障害等、障害には多様な特性があることに留意する必要がある。

また、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車椅子使用者用駐車施設への駐車等により高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、鉄道駅の利用に当たり、必要に応じ高齢者、障害者等を手助けすること等、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要となる支援その他のこれらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保することに積極的に協力することが求められる。

加えて、「心のバリアフリー」の実践に資するため、積極的に国、地方公共団体等が行う啓発活動等に参加することが望ましい。

② [略]

六 移動等円滑化に関する情報提供に関する基本的な事項

【略】

1 観光施設に係る移動等円滑化に関する情報提供

生活の本拠の周辺地域以外の場所における移動等円滑化が高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保する上で重要な役割を果たすことに鑑み、高齢者、障害者等が日常生活でなじみのない施設を利用しようとするとする際に、事前にハード・ソフト両面のバリアフリーアクセス情報を適確に把握できる環境を整備する必要がある。

このため、国は、宿泊施設、飲食店その他の観光施設について、高齢者、障害者等が円滑に利用するために必要な用具の備付け、バリアフリー情報の提供その他の必要な措置を講じている施設を認定する仕組みを整備した。また、認定を受けた施設が掲出する認定マークを策定するとともに、バリアフリー情報が高齢者、障害者等のもとによりわかりやすい形で提供されることを推進する。

七 [略]

附 則
この告示は、令和八年四月一日から施行する。

1 1 [略] 2 移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の取組の推進に当たつての関係者の基本的な役割

(1)～(3) [略]
(4) 国民の役割

① 基本的な役割

国民は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性並びにそのために高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現することの必要性について理解を深めるよう努めなければならない。その際、外見上分かりづらい聴覚障害、内部障害、精神障害、発達障害など、障害には多様な特性があることに留意する必要がある。

また、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車椅子使用者用駐車施設への駐車等により高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、鉄道駅の利用に当たり、必要に応じ高齢者、障害者等を手助けすること等、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要となる支援その他のこれらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保することに積極的に協力することが求められる。

加えて、「心のバリアフリー」の実践に資するため、積極的に国、地方公共団体等が行う啓発活動等に参加することが望ましい。

② [略]

六 移動等円滑化に関する情報提供に関する基本的な事項

【略】

1 観光施設に係る移動等円滑化に関する情報提供

生活の本拠の周辺地域以外の場所における移動等円滑化が高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保する上で重要な役割を果たすことに鑑み、高齢者、障害者等が日常生活でなじみのない施設を利用しようとするとする際に、事前にハード・ソフト両面のバリアフリーアクセス情報を適確に把握できる環境を整備する必要がある。

このため、国は、宿泊施設、飲食店その他の観光施設について、高齢者、障害者等が円滑に利用するために必要な用具の備付け、バリアフリー情報の提供その他の必要な措置を講じている施設を認定する仕組みを整備する。また、認定を受けた施設について、認定を受けた旨を外形上わかりやすく表示させることを可能とするとともに、民間のノウハウやネットワークも活用しながら、バリアフリー情報が高齢者、障害者等のもとによりわかりやすい形で提供されるよう十分配慮する。

七 [略]