

	初期値	実績値					評価	目標値	
		H25年度 (④はH29年度)	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度		R2年度	R2年度
16 車両等のバリアフリー化率									
①鉄軌道車両のバリアフリー化率*	60%	67.7%	71.2%	73.2%	74.6%	集計中	A	約70%	
②乗合バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率*	43.9%	53.3%	56.0%	58.8%	61.2%	集計中	B	約70%	
③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率*	3.9%	5.8%	5.2%	5.1%	5.5%	集計中	B	約25%	
④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数*	1,699台	-	1,699台	1,013台	1,081台	集計中	B	約2,100台	
⑤福祉タクシーの導入数*	13,978台	15,128台	20,113台	28,602台	37,064台	集計中	A	約44,000台	
⑥旅客船のバリアフリー化率*	29%	40.3%	43.8%	46.2%	48.4%	集計中	A	約50%	
⑦航空機のバリアフリー化率*	93%	97.1%	97.8%	98.2%	99.1%	集計中	A	約100%	
年度ごとの目標値									
17 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅の一定のバリアフリー化率*									
	初期値	実績値					評価	目標値	
	H25年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年	
	41%	-	-	42%	-	-	B	61%	
年度ごとの目標値									
参考指標	参1 公共施設等のバリアフリー化率	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	①視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合	93%	93.8%	94.3%	94.7%	95.1%	集計中	/	100%
	②障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合	80%	84.2%	85.2%	86.7%	88.6%	集計中	/	100%
	③不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合	14%(21年度)	10%	12%	8%	集計中	集計中	/	30%
年度ごとの目標値									
参考指標	参2 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅の高度のバリアフリー化率	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年
		10.7%	-	-	11.3%	-	-	/	25%
年度ごとの目標値									
参考指標	参3 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年
		17%	-	-	17.2%	-	-	/	28%
年度ごとの目標値									

区分	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額
	当初予算(a)	59	58	58	65
補正予算(b)	0	0	0	-	
前年度繰越等(c)	0	0	0	-	
合計(a+b+c)	59	58	58	65	
	<0>	<0>	<0>	<0>	
執行額(百万円)	52	47			
翌年度繰越額(百万円)	0	0			
不用額(百万円)	7	11			

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等の内数がある。

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(令和3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

担当部局名	総合政策局 関係局:道路局、住宅局、都市局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局	作成責任者名	総合政策局 バリアフリー政策課 (課長 真鍋 英樹)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	---	--------	----------------------------------	----------	--------

業績指標 15

公共施設等のバリアフリー化率等 (①特定道路におけるバリアフリー化率*、②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合*、③ホームドアの整備駅数、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率、⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 (i) 園路及び広場*、(ii) 駐車場、(iii) 便所)、⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率*)

評 価	
① B ② B ③ A ④ A ⑤ (i) A (ii) B (iii) B ⑥ A	① 目標値：100% (令和2年度) 実績値：91% (令和2年度) 初期値：83% (平成25年度) ② 目標値：100% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 約97% (令和元年度) 初期値：約91% (平成25年度) ③ 目標値：800駅 (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 858駅 (令和元年度) 初期値：583駅 (平成25年度) ④ 目標値：約60% (令和2年度) 実績値：62% (令和2年度) 初期値：約54% (平成25年度) ⑤ (i) 園路及び広場 目標値：約60% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 59% (令和元年度) 初期値：49% (平成25年度) (ii) 駐車場 目標値：約60% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 50% (令和元年度) 初期値：44% (平成25年度) (iii) 便所 目標値：約45% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 37% (令和元年度) 初期値：34% (平成25年度) ⑥ 目標値：約70% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 70.6% (令和元年度) 初期値：53.5% (平成25年度)

(指標の定義)

①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「バリアフリー法」という。)に規定する特定道路 (注1) 延長のうち、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令 (平成18年国土交通省令第116号) で定める基準を満たす道路の割合。

(注1) 特定道路：駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの

②一定の旅客施設 (鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル) (注2) の1日当たり平均利用者数に占める、バリアフリー法に基づく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基準を定める省令 (平成18年国土交通省令第111号。以下「公共交通移動等円滑化基準」という。) 第4条に掲げる基準に適合し、段差解消をした一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合。

段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合＝
 公共交通移動等円滑化基準第4条を満たす一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数
 ÷ 全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数

※構造上の制約等により整備が困難な旅客施設も含む

(注2) 1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設

③公共交通移動等円滑化基準第20条第1項第6号及び第7号で定めるホームドア（注3）が設置されている駅の数。

（注3）可動式ホーム柵含む

④床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注4）（公立小学校等を除く。以下同じ。）の総ストック数のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令（平成18年政令第379号。以下「バリアフリー法施行令」という。）第11条から第23条までに定める基準（以下「建築物移動等円滑化基準」という。）（注5）に適合するものの割合。

（注4）病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物その他の建築物

（注5）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率＝

建築物移動等円滑化基準に適合する床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数

÷ 床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数

⑤バリアフリー法に規定する特定公園施設（注6）である園路及び広場、駐車場、便所が設置された都市公園のうち、各施設が都市公園移動等円滑化基準（注7）に適合した都市公園の割合。

（注6）バリアフリー法施行令で定める移動等円滑化が必要な公園施設

（注7）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基準を定める省令（平成18年国土交通省令第115号）で定める特定公園施設の移動等円滑化のための基準

⑥バリアフリー法に規定する特定路外駐車場（注8）のうち、路外駐車場移動等円滑化基準（注9）に適合した路外駐車場の割合

（注8） 駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場

（注9） 移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の設置に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第112号）で定める特定路外駐車場の移動等円滑化のための基準

（目標設定の考え方・根拠）

①バリアフリー法に基づく、移動等円滑化の促進に関する基本方針に定める整備目標を踏まえ設定。

②移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和2年度までに1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指すという目標を踏まえ設定（この場合、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。）。

③高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためのホームドア（注）の整備の進捗状況を測る指標として、移動等円滑化の促進に関する基本方針及び交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）等を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定。

（注）可動式ホーム柵含む

④移動等円滑化の促進に関する基本方針において定めている令和2年度までの目標値（約60%）を踏まえ設定している。また、令和2年に移動等円滑化の促進に関する基本方針を改正し、令和7年度までの目標値（約67%）を設定している。

⑤移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和2年度までに園路及び広場約60%、駐車場約60%、便所約45%を移動等円滑化することとしている。

⑥移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和2年度までに特定路外駐車場の約70%を移動等円滑化することとしている。これを踏まえ、設定したものの。

（外部要因）

②旅客施設の構造等

④経済状況等による新規建築物着工数など

（他の関係主体）

①⑤地方公共団体（事業主体）

②③地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

④地方公共団体（事業主体）、建築事業者（事業主体）

⑥路外駐車場管理者

（重要政策）

【施政方針】

・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）

「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

・第196回国会施政方針演説（平成30年1月22日）

「お年寄りや障害のある方が安心して旅行できるよう、あらゆる交通手段のバリアフリー化を進めます。」

【閣議決定】

・「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）

・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）

- ・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。（第2章1.）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日）
バリアフリー化を推進する。（第2章2.）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日）
より高い水準のユニバーサルデザイン化、心のバリアフリー71の推進及び通信環境の飛躍的向上を推進し、地域の活性化を図る。（第2章4.）
心のバリアフリーとユニバーサルデザインの街づくりの推進など105、大会を通じた新しい日本の創造に関する取組を地方自治体や民間企業と連携しながら進める。（第2章5.）
- ・観光立国推進基本計画（平成24年3月30日）
バリアフリー法第3条第1項に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。（第3 3.）
- ・交通政策基本計画（平成27年2月13日）
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）
住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。（第5章3.）

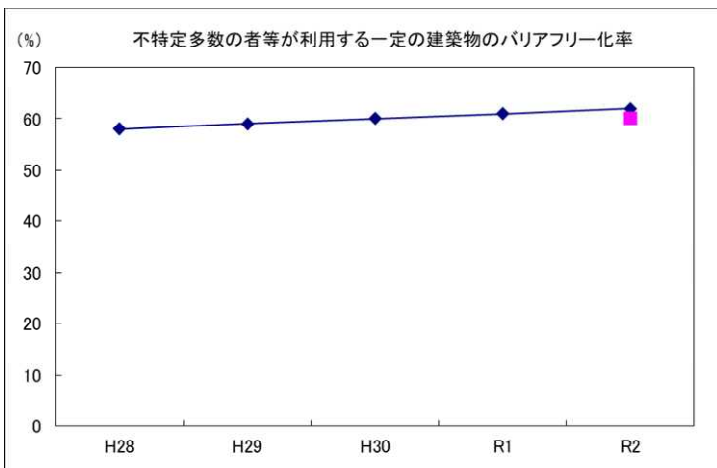
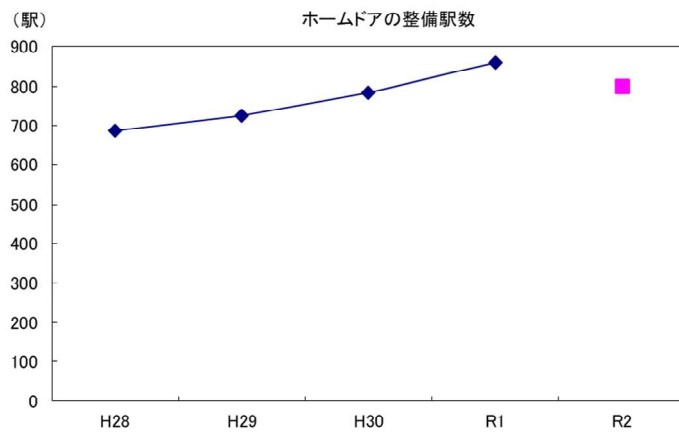
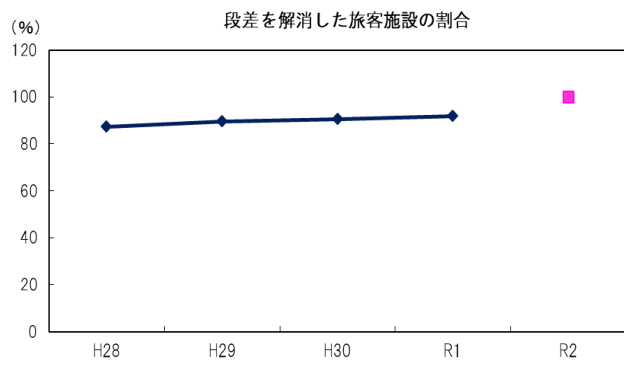
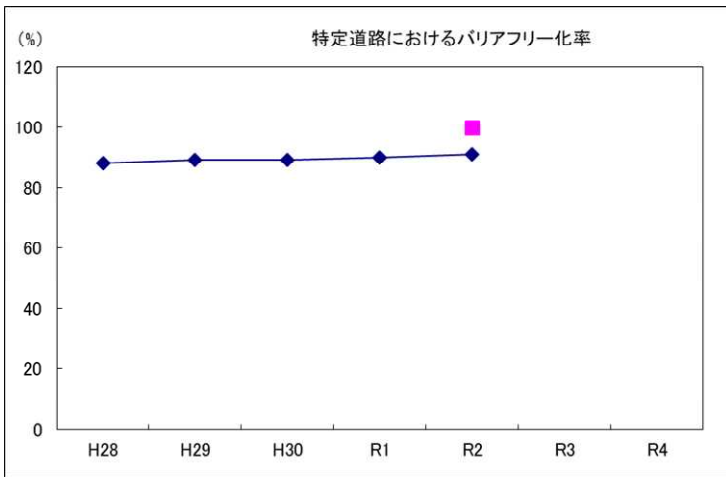
【閣決（重点）】

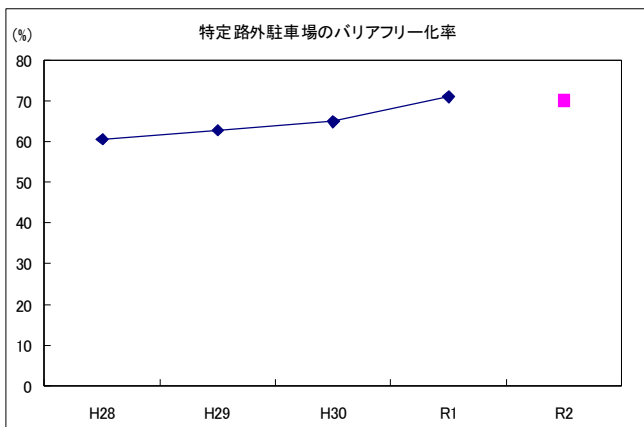
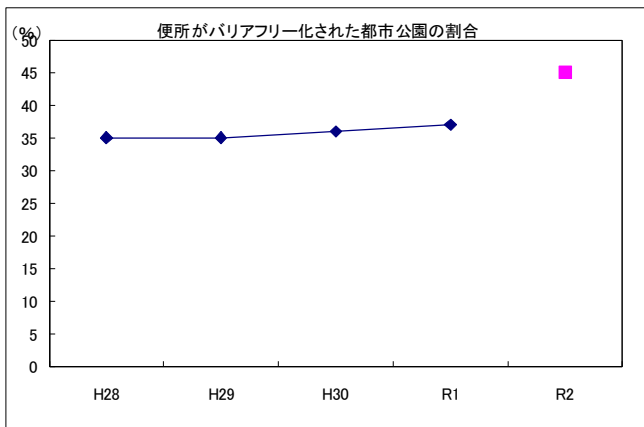
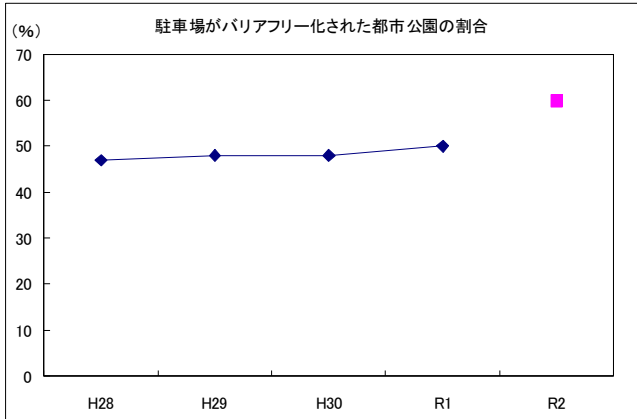
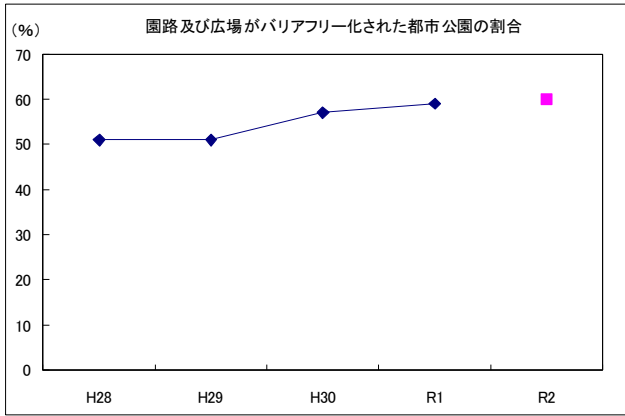
- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章に記述あり」「第3章に記述あり」
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章第2節に記述あり」「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値（①特定道路におけるバリアフリー化率）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
88%	89%	89%	90%	91%	
過去の実績値（②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
約93%	約96%	約96%	約97%	集計中	
過去の実績値（③ホームドアの整備駅数）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
686駅	725駅	783駅	858駅	集計中	
過去の実績値（④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
58%	59%	60%	61%	62%	
過去の実績値（⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率）					（年度）
（i）園路及び広場					
H28	H29	H30	R1	R2	
約51%	約51%	約57%	約59%	集計中	
過去の実績値（⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率）					（年度）
（ii）駐車場					
H28	H29	H30	R1	R2	
約47%	約48%	約48%	約50%	集計中	
過去の実績値（⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率）					（年度）
（iii）便所					
H28	H29	H30	R1	R2	
約35%	約35%	約36%	約37%	集計中	
過去の実績値（⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
60.5%	62.7%	64.8%	70.6%	集計中	





主な事務事業等の概要

・歩行空間のバリアフリー化の推進 (◎)

多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、官庁施設、病院等を結ぶ道路において、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。

予算額：道路整備費 17,858 億円（国費）及び防災・安全交付金 13,173 億円（国費）等の内数（令和元年度）
20,472 億円（国費）及び防災・安全交付金 10,388 億円（国費）等の内数（令和2年度）

・旅客船ターミナルのバリアフリー化の推進 (◎)

旅客船ターミナルのバリアフリー化を推進する。

・官庁施設のバリアフリー化の推進 (◎)

窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー化を推進する。

・地域公共交通の確保・維持・改善の推進 (◎)

バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援する等、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援を行う。

予算額：地域公共交通確保維持改善事業 268 億円の内数（令和元年度）
204 億円の内数（令和2年度）

都市鉄道整備事業 52 億円の内数（令和元年度）

56 億円の内数（令和2年度）

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 55 億円の内数（令和元年度）

54 億円の内数（令和2年度）

・都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業による支援の実施 (◎)

「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業計画」において、都市公園のバリアフリー化等の目標を定めた地方公共団体に対して、複数の都市公園におけるバリアフリー化対策等の施設整備を緊急かつ重点的に支援する。

予算額：

社会資本整備総合交付金 8,713 億円、防災・安全交付金 13,173 億円の内数（令和元年度国費）

社会資本整備総合交付金 7,627 億円、防災・安全交付金 10,388 億円の内数（令和2年度国費）

（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

・バリアフリー法を踏まえ、高齢者や障害者等の移動及び施設利用の利便性等の向上促進や基準について自治体等を対象とした担当者会議等において周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

・平成28年度に実施した政策アセスメント（平成29年度予算概算要求）である「次世代ステーション創造事業」は、「②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合」の指標に寄与する事業のひとつである。当該指標の達成に寄与する全ての事業効果を測定したところ、平成28年度から令和元年度にかけて約4%増加しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標値は達成しない見込みであり、「次世代ステーション創造事業」はじめ、その他の事業も含めて目標の達成に向け引き続き努力が必要と評価できる。

・令和元年度に実施した政策アセスメント（令和2年度予算概算要求）である「鉄道施設総合安全対策事業費補助における鉄道駅のホームドア整備に対する支援」については、「③ホームドアの整備駅数」の指標をもってその効果を測定することとしているところ、平成30年度から令和元年度にかけて整備駅数が75駅増加し、令和元年度に858駅となり、目標を1年前倒しで達成していることから、順調であったと評価できる。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ①特定道路におけるバリアフリー化率は令和元年度から令和2年度にかけて、16km/1,700km増加しているが、令和2年度の実績は目標年度における目標を下回った。
- ②段差解消をした旅客施設の割合は平成25年度から令和元年度にかけて8.6%増加しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標値は達成しない見込みである。
- ③ホームドアの整備駅数は、平成25年度から令和元年度にかけて毎年度平均約45駅増加しており、令和元年度に858駅となり、目標を1年前倒しで達成した。
- ④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率は平成25年度から令和元年度にかけて7%増加し、令和元年度に約61%となっており、目標を1年前倒しで達成した。
- ⑤園路及び広場のバリアフリー化率は、平成25年度から令和元年度にかけて10ポイント増加しており、1年あたり平均1.7ポイントの増加傾向にあることから、令和2年度の実績はまだ出ていないものの、目標達成のために必要な1ポイントの増分は、令和2年度中に確実に達成すると判断した。
駐車場、便所のバリアフリー化率は平成25年度から令和元年度にかけてそれぞれ6ポイント、3ポイント増加しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標は達成しない見込みである。
- ⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率は、平成25年度から令和元年度にかけて約1.7ポイント増加しており、令和元年度に70.6%となっており、目標を1年前倒しで達成した。

(事務事業等の実施状況)

- ①特定道路におけるバリアフリー化率
多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路において、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施する等の歩行空間のバリアフリー化を推進している。
- ②旅客施設のバリアフリー化については、基本的に公共交通事業者等がバリアフリー化のために投資を行っており、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から段差の解消が必要な施設もあるが、各支援制度の有効活用などによって推進しているところである。また、バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の主要な生活関連施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。令和3年3月末時点で309市町村により536基本構想が作成されており、旅客施設のバリアフリー化の推進に貢献しているものと考えられる。
- ③鉄道駅のホームドア整備は、各支援制度の有効活用などによって、概ね順調に進んでいると評価できる。
- ④建築物のバリアフリー化については、平成14年の旧ハートビル法改正において2,000㎡以上の特別特定建築物の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けされ、バリアフリー法においても引き続き確かな運用が行われている。
- ⑤地方公共団体におけるバリアフリー化への取組みに対し、都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を含めた社会資本整備総合交付金等により支援を実施した。また、「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン（H24.3改訂）」の周知により、情報提供・利用支援等のソフト面からもより一層推進している。
- ⑥バリアフリー法の趣旨や基準を周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ①特定道路のバリアフリー化率については、令和2年度の実績が目標年度における目標を下回ったため、「B」評価とした。その原因としては、用地取得の難航によるものであり、引き続き、地元関係者の協力を得ながら、特定道路のバリアフリー化を推進する。
- ②段差解消をした旅客施設の割合は順調に推移しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標値は達成しない見込みであるため、「B」評価とした。その原因として、段差の解消がされていない旅客施設においては今後改修工事等が予定されているところもあるが、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設もあるためである。引き続き旅客施設のバリアフリー化の推進を図る。
- ③ホームドアの整備駅数は令和元年度に目標を1年前倒しで達成したことから「A」と評価した。引き続き、鉄道駅におけるホームドア整備の推進を図る。

④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率については、既に目標を達成しているため「A」と評価した。今後も引き続き不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化の促進を図る。

⑤園路及び広場のバリアフリー化率については、目標達成に向けて順調に推移していることから「A」と評価した。一方、駐車場、便所のバリアフリー化率については、着実に伸びているもののトレンドからみて目標値の達成に至らないと判断されることから、「B」と評価した。これは、小規模な公園の割合が極めて高く、またバリアフリー化工事をする場合も他の公園施設等とともに施設改修のタイミングで実施すること等が要因であると考えられる。しかしながら、都市公園の安全性を高める観点からも、地方公共団体がより一層バリアフリー化に向けた整備に取り組む必要があることから、担当者会議などでバリアフリー法の趣旨を伝えバリアフリー化への理解を深めたり、バリアフリー化を推進する事業制度の周知などを行い、引き続き都市公園のバリアフリー化の推進を図る。

⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率は、令和元年度に目標を1年前倒して達成したことから「A」と評価した。引き続き、バリアフリー法の趣旨や基準を全国駐車場政策担当者会議などで周知徹底し、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

なお、今後は、改正バリアフリー法（令和2年5月公布）を踏まえて改定された「移動円滑化の促進に関する基本方針」に定められた整備目標を新たな目標として、引き続きバリアフリー化を推進していくこととしており、業績指標についても、同方針を踏まえ検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 総合政策局バリアフリー政策課（課長 真鍋 英樹）
関係課： 道路局環境安全・防災課（交通安全政策分析官 真田 晃宏）
 鉄道局都市鉄道政策課（課長 金指 和彦）
 住宅局建築指導課（課長 深井 敦夫）
 都市局公園緑地・景観課（課長 五十嵐 康之）
 都市局街路交通施設課（課長 中村 健一）

業績指標 16

車両等のバリアフリー化（①鉄軌道車両のバリアフリー化率*、②乗合バス車両（適用除外認定車両を除く。）におけるノンステップバスの導入率*、③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率*、④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率*、⑤福祉タクシーの導入数*、⑥旅客船のバリアフリー化率*、⑦航空機のバリアフリー化率*）

評 価	
①A ②B ③B ④B ⑤A ⑥A ⑦A	<p>①目標値：約70%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 74.6%（令和元年度） 初期値：60%（平成25年度）</p> <p>②目標値：約70%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 61.2%（令和元年度） 初期値：43.9%（平成25年度）</p> <p>③目標値：約25%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 5.5%（令和元年度） 初期値：3.9%（平成25年度）</p> <p>④目標値：約2,100台（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 1,081台（令和元年度） 初期値：1,699台（平成29年度）</p> <p>⑤目標値：約44,000台（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 37,064台（令和元年度） 初期値：13,978台（平成25年度）</p> <p>⑥目標値：約50%（令和2年度） 実績値：48.4%（令和元年度） 集計中（令和2年度） 初期値：約29%（平成25年度）</p> <p>⑦目標値：100%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 99.1%（令和元年度） 初期値：約93%（平成25年度）</p>

（指標の定義）

①鉄軌道車両

公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条までに掲げる基準（乗降口、客室、連結部等の基準）に適合する車両。

（分子）＝上記基準に適合する車両数

（分母）＝総車両数

②乗合バス車両におけるノンステップバス

床面高さが概ね30cm以下であって、公共交通移動等円滑化基準に適合する車両。

③乗合バス車両におけるリフト付きバス等

公共交通移動等円滑化基準第43条に基づき適用除外の認定を受けた車両であって、リフト付きもしくはスロープ付きの車両。

④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等

公共交通移動等円滑化基準第43条の2に掲げる基準に適合する車両。

⑤福祉タクシー

公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。

⑥旅客船

公共交通移動等円滑化基準第47条から第61条までに掲げる基準（出入口、客室、便所等についての基準に適合する船舶。令和元年度より旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）

⑦航空機

公共交通移動等円滑化基準第62条の2から第67条までに掲げる基準（通路、客室、便所等の基準）に適合する航空機。

(目標設定の考え方・根拠)

バリアフリー法に基づく基本方針において、令和2年度末までに、鉄軌道車両については総車両数の約70%、乗合バス車両におけるノンステップバスについては総車両数から適用除外認定車両を除いた数の約70%、乗合バス車両におけるリフト付きバス等については適用除外認定を受けた車両の約25%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については総機数の原則100%をそれぞれ移動等円滑化すること、また、貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等については、約2,100台を、福祉タクシー車両については約44,000台を導入することを目標としている。

(外部要因)

①②③④⑤⑥⑦公共交通事業者の経営状況

(他の関係主体)

①②③④⑤⑥⑦地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）

「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

第196回国会施政方針演説（平成30年1月22日）

「お年寄りや障害のある方が安心して旅行できるよう、あらゆる交通手段のバリアフリー化を進めます。」

【閣議決定】

- ・「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）
- ・観光立国推進基本計画（平成24年3月30日）
バリアフリー法第3条第1項に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。（第3章3.）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日）
住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。（第5章3.）
- ・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。（第2章1.）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日）
より高い水準のユニバーサルデザイン化、心のバリアフリー71の推進及び通信環境の飛躍的向上を推進し、地域の活性化を図る。（第2章4.）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日）
心のバリアフリーとユニバーサルデザインの街づくりの推進など105、大会を通じた新しい日本の創造に関する取組を地方自治体や民間企業と連携しながら進める。（第2章5.）
- ・交通政策基本計画（平成27年2月13日）
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章に記述あり」「第3章に記述あり」
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章第2節に記述あり」「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値（①鉄軌道車両のバリアフリー化率）					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
67.7%	71.2%	73.2%	74.6%	集計中	

過去の実績値（②乗合バス車両（適用除外認定車両を除く。）におけるノンステップバスの導入率）					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
53.3%	56.0%	58.8%	61.2%	集計中	

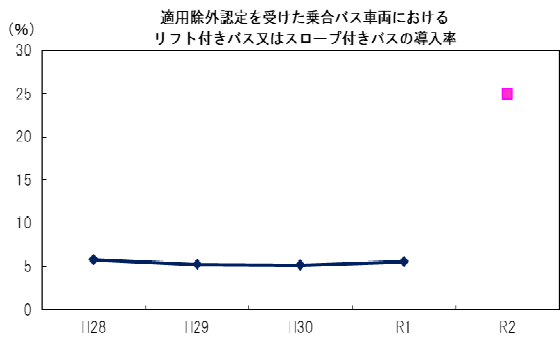
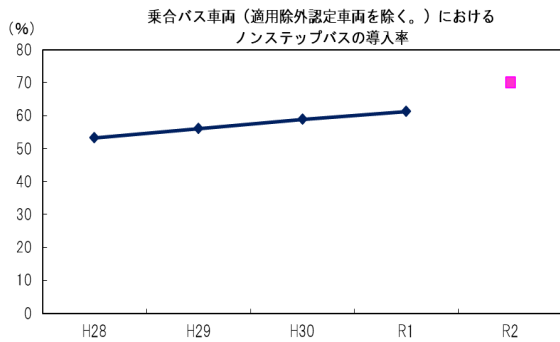
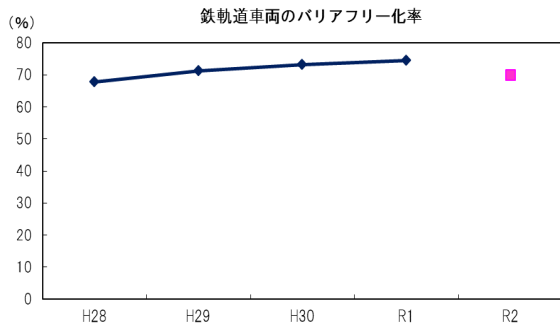
過去の実績値（③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率）					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
5.8%	5.2%	5.1%	5.5%	集計中	

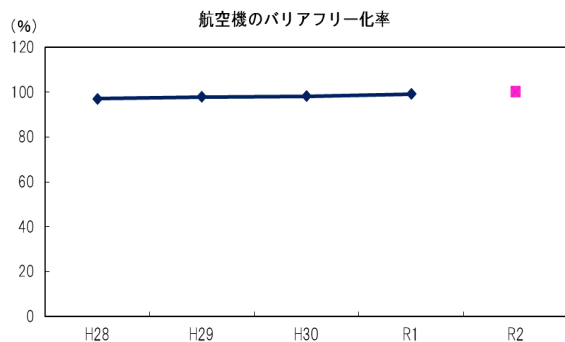
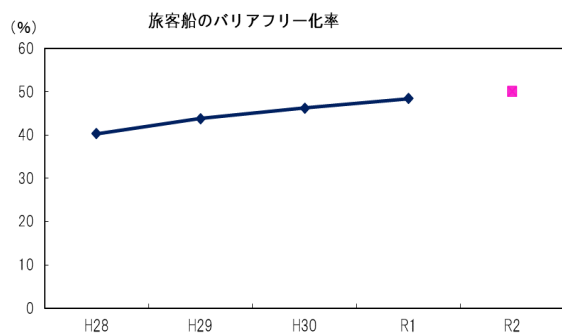
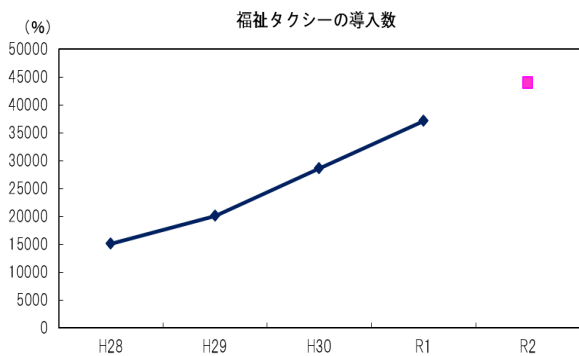
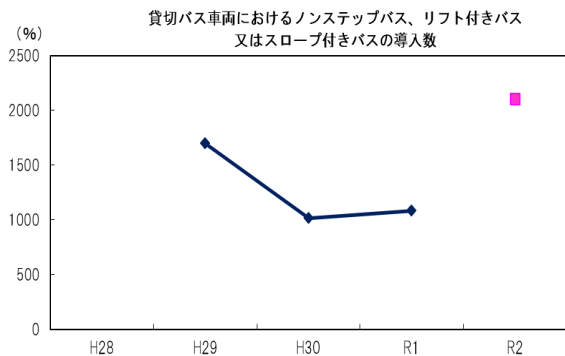
過去の実績値 (④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数) (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
-	1, 6 9 9 台	1, 0 1 3 台	1, 0 8 1 台	集計中

過去の実績値 (⑤福祉タクシーの導入数) (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
1 5, 1 2 8 台	2 0, 1 1 3 台	2 8, 6 0 2 台	3 7, 0 6 4 台	集計中

過去の実績値 (⑥旅客船のバリアフリー化率) (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
4 0 . 3 %	4 3 . 8 %	4 6 . 2 %	4 8 . 4 %	集計中

過去の実績値 (⑦航空機のバリアフリー化率) (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
9 7 . 1 %	9 7 . 8 %	9 8 . 2 %	9 9 . 1 %	集計中





主な事務事業等の概要

・地域公共交通の確保・維持・改善の推進 (◎)

バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援する等、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援を行う。

(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するもの。

・LRTシステムの整備

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、地域公共交通の利用環境改善を促進するために行われる、より制

約の少ない交通システムであるLRTの導入に対し支援を行う。

予算額：地域公共交通確保維持改善事業 268億円の内数（令和元年度）

204億円の内数（令和2年度）

・標準仕様ノンステップバス認定制度の活用

高齢者、障害者を含むバス利用者の高い利便性及び製造コストの低減を図るため、平成15年度に創設した標準仕様ノンステップバス認定制度による認定を受けたバスに対し、重点的な補助を実施。

・バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進

バリアフリー法に基づき、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策（「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、バリアフリー法に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）を図るための体制確立）を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。

予算額：バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 0.58億円（令和元年度）

0.58億円（令和2年度）

・低床型路面電車に係る特例措置（固定資産税）

高齢者・障害者等が路面電車を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄軌道事業者が低床型路面電車を取得した場合の固定資産税の特例措置

・バリアフリー車両に係る特例措置（自動車重量税・自動車税（環境性能割））

高齢者・障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、乗合バス事業者（路線定期運行に限る）、貸切バス事業者またはタクシー事業者がバリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）を取得した場合の特例措置（自動車重量税：初回免税、自動車税（環境性能割）：取得価額から車種毎に一定額控除）

・「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」、「観光振興事業」

ノンステップバス及びリフト付きバスを導入する乗合バス事業者、貸切バス事業者及び福祉タクシー車両を導入するタクシー事業者に対し、車両購入費の一部を補助。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

① 鉄軌道車両

バリアフリー化された鉄軌道車両の割合は平成26年度から平成29年度にかけての4年間で年度平均約3%増加しており、平成29年度に目標値を達成した。

② 乗合バス車両におけるノンステップバス

乗合バス車両におけるノンステップバスの割合は、令和元年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことに加え、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」、令和元年度に創設された「観光振興事業」の補助事業により、集中的に導入を促進しており、引き続き、これら制度の効果が実績値の増加として発現するものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

③ 乗合バス車両におけるリフト付きバス等

乗合バス車両におけるリフト付きバス等の割合は、通常の車両と比べて高価であること、乗車定員や荷物室の減少、リフト対応車種が限られていることなどが実績値の伸び悩みの要因と考えられる。「地域公共交通確保維持改

善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業が創設されたこと、バリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことから、これらの制度を有効に活用することで、実績値は増加するものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等

貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等の導入台数については、通常の車両価格と比べて高価であることなどが実績値の伸び悩みの要因と考えられる。「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業及び貸切バスにおけるバリアフリー車両に対する税制特例措置が創設されたことから、これらの制度を有効に活用することで、実績値は増加するものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

⑤福祉タクシー

福祉タクシー車両の導入台数については、ユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用することを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両）であるジャパンタクシー等の販売増加や、令和元年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことに加え、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」、令和元年度に創設された「観光振興事業」の補助事業において、令和2年度のユニバーサルデザインタクシーの補助台数が令和元年度の約1.4倍になる見通しなど、集中的に導入を促進しており、引き続き、これら制度の効果が実績値の増加として発現するものと考えられ、残る約7,000台の導入が推測できると判断し、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

⑥旅客船

バリアフリー化された旅客船の割合は、景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷した時期もあったが、近年は老朽化した船舶を中心に代替建造が進んできており、目標達成に必要な1.6ポイントは確実に達成するものと考えられ、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

⑦航空機

バリアフリー化された航空機の割合は、移動等円滑化の目標値の達成に向けて順調に進捗しており、目標達成に必要な0.9ポイントは概ね達成するものと考えられ、目標年度に概ね目標値の達成が見込まれる。

（事務事業等の実施状況）

車両等のバリアフリー化については、基本的には公共交通事業者等がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めてきた。

鉄軌道車両、乗合バス車両におけるノンステップバス、福祉タクシー車両、旅客船、航空機のバリアフリー化は概ね順調に進んできたと評価できる。

課題の特定と今後の取組みの方向性

① 鉄軌道車両

バリアフリー化された鉄軌道車両の割合については、平成29年度に目標値を達成したため、「A」と評価した。引き続き、鉄軌道車両のバリアフリー化を図る。

②乗合バス車両におけるノンステップバス

乗合バス車両におけるノンステップバスの割合については、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に創設された「観光振興事業」の補助事業が円滑に進捗しており、令和元年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が延長された

ことにより、今後、実績値は上昇するものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれることから「B」と評価した。引き続き、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

③乗合バス車両におけるリフト付きバス等

乗合バス車両におけるリフト付きバス等の割合については、通常の車両と比べて高価であること、乗車定員や荷物室の減少、リフト対応車種が限られていることなどにより目標達成に向けた成果を示しておらず、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれることから「B」と評価した。なお、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業が創設されたこと、バリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことから、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等

貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等の導入台数については、通常の車両と比べて高価であることなどにより目標達成に向けた成果を示しておらず、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれることから「B」と評価した。なお、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業及び貸切バスにおけるバリアフリー車両に対する税制特例措置が創設されたことから、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

⑤福祉タクシー

福祉タクシー車両の導入台数については、ユニバーサルデザインタクシーであるジャパンタクシー等の販売増加や、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業が創設されたこと、バリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことにより今後の実績値の上昇が見込まれ、残る7,000台の導入が推測できると判断し、目標年度に目標値の達成が見込まれることから「A」と評価した。引き続き、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

⑥旅客船

バリアフリー化された旅客船の割合は、景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷した時期もあったが、近年は老朽化した船舶を中心に代替建造が進んできており、目標達成に必要な1.6ポイントは確実に達成するものと判断し、目標年度に目標値を達成すると見込まれることから、「A」と評価した。

⑦航空機

バリアフリー化された航空機の割合については、順調に推移しており、目標達成に必要な0.9ポイントは概ね達成するものと判断し、目標年度に目標値を概ね達成すると見込まれることから、「A」と評価した。引き続き、移動等円滑化の目標値の達成に向け、航空機のバリアフリー化の推進を図る。

なお、今後は、改正バリアフリー法（令和2年5月公布）を踏まえて改定された「移動円滑化の促進に関する基本方針」に定められた整備目標を新たな目標として、引き続きバリアフリー化を推進していくこととしており、業績指標についても、同方針を踏まえ検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 総合政策局バリアフリー政策課（課長 真鍋 英樹）

関係課： 鉄道局技術企画課（課長 岸本 克己）

航空局航空ネットワーク部航空事業課（課長 黒須 卓）

自動車局旅客課(課長 大辻 統)
海事局内航課(課長 小林 基樹)

業績指標 17

高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅の一定のバリアフリー化率*

評価

B	目標値：61%（令和2年） 実績値：42%（平成30年） 初期値：41%（平成25年）
---	---

(指標の定義)

高齢者の居住する住宅のうち、一定のバリアフリー化がなされた住宅の割合

一定のバリアフリー化率 = A/B

A = 65歳以上の者が居住する住宅のうち一定のバリアフリー化*がなされた住宅戸数

B = 65歳以上の者が居住する住宅の総戸数

※ 一定のバリアフリー化とは「2箇所以上の手すり設置」又は「段差のない屋内」に該当。

(出典)「住宅・土地統計調査」(総務省)に基づく国土交通省独自集計

(目標設定の考え方・根拠)

高齢者が自立して暮らすことができる住生活の実現に向け、住生活基本計画(全国計画)で設定している目標値を設定。

(外部要因)

新規住宅着工数、リフォーム件数等

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

住生活基本計画(全国計画)(平成28年3月18日)

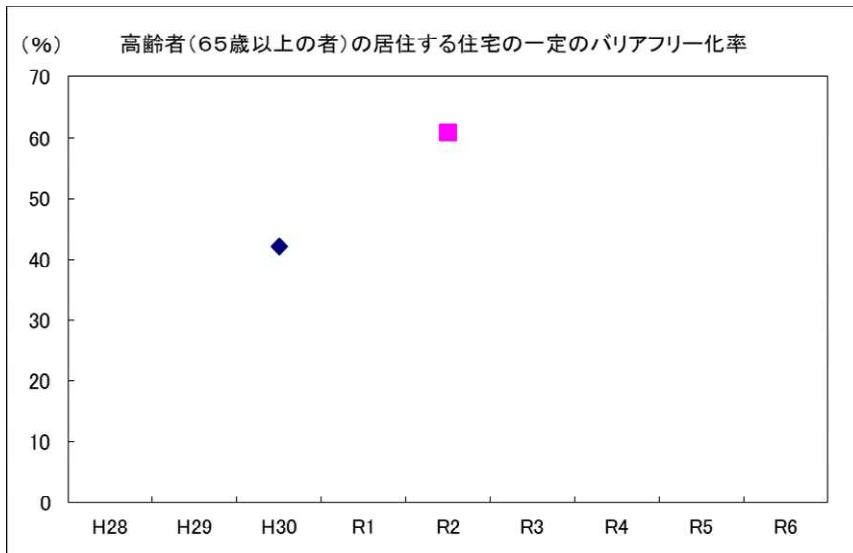
【閣決(重点)】

なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)	
H28	H29	H30	R1	R2	
—	—	42%	—	—	



主な事務事業等の概要

- バリアフリー化された公的賃貸住宅の供給
新規に整備する公営住宅等について、バリアフリー対応構造を標準仕様として供給するとともに、既存の公営住宅等についてもバリアフリー改修を促進する。
- 次世代住宅ポイント制度
バリアフリー改修をポイント発行対象とし、住宅のバリアフリー化を促進する。
- 住宅金融支援機構による融資
証券化支援事業の枠組みを利用したフラット35Sにより、バリアフリー等の性能に優れた住宅の取得を金利の引下げにより支援。
満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォーム等を行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済することを可能とするバリアフリーリフォーム等の融資を実施。
- 住宅のバリアフリー改修促進税制による一定のバリアフリー改修工事を行った場合の特例措置や既存住宅に係る特定の改修工事をした場合の所得税額の特別控除を実施。
- サービス付き高齢者向け住宅の供給促進
サービス付き高齢者向け住宅供給促進のため、建設・改修費に対して、国が民間事業者等に直接補助を実施するとともに、固定資産税の減額及び不動産取得税の軽減措置を講じる。
住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け賃貸住宅の建設等に必要な資金に対する融資を実施。
住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け住宅の入居一時金に係る民間金融機関が行うリバースモーゲージ型の融資について、住宅融資保険制度を実施。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成25年から30年において1ポイントの増加に留まっており、トレンドを延長しても目標年度における目標に達成しない見込みである。

(事務事業等の実施状況)

- バリアフリー化された公的賃貸住宅の供給
バリアフリー対応の公営住宅等の供給を促進した。(令和元年度新規整備戸数実績：12,176戸)。
既存の公営住宅等のバリアフリー化を促進した。(令和元年度バリアフリー化の図られたストック戸数：1,141,611戸)
社会資本整備総合交付金の活用等による、地域優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等を促進した。(令和元年度整備戸数実績：517戸)
- 次世代住宅ポイント制度
バリアフリー改修をポイント発行対象とし、住宅のバリアフリー化を促進する。
(バリアフリー改修の実績：通算77,650件(令和元年度～令和2年度))
- 住宅金融支援機構による融資
フラット35Sにより、バリアフリー等の性能に優れた住宅の取得を金利の引下げにより支援した。
満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォーム等を行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済することを可能とするバリアフリーリフォーム等の融資を実施した。
- 住宅のバリアフリー改修促進税制による一定のバリアフリー改修工事を行った場合の特例措置や既存住宅に係る特定の改修工事をした場合の所得税額の特別控除を実施。
- サービス付き高齢者向け住宅の供給促進
バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して、高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の供給促進をした。
(令和2年度末登録実績：総登録件数7,886件、総登録戸数267,069戸)
住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け賃貸住宅の建設等に必要な資金に対する融資を実施した。
住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け住宅の入居一時金に係る民間金融機関が行うリバースモー

ゲージ型の融資について、住宅融資保険制度を実施した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成25年から30年において1ポイントの増加に留まっており、トレンドを延長しても目標年度における目標に達成しない見込みであることから、B評価とした。その要因として、高齢者の居住する世帯のうち、要介護者のいる世帯では57%に達するものの、要介護者のいない世帯では、39%にとどまっている。身体的、経済的な余力のある早い段階でのバリアフリー等の必要性が十分に認識されていない可能性が考えられる。

令和2年度政策レビュー評価書では「高齢期の健康で快適な暮らしのための住まいの改修ガイドライン」（平成31年、国土交通省）等を踏まえ、従来のバリアフリーに加え、家屋内の温熱環境の改善を含めた指標に見直す」旨とりまとめた。

住生活基本計画（全国計画）（令和3年3月19日閣議決定）では、新たな指標として「高齢者の居住する住宅のうち、一定のバリアフリー性能及び断熱性能を有する住宅の割合（25%、令和12年）を設定した。

今後は、住宅の断熱性や気密性の向上を含む省エネルギー性能の高い住宅の供給やリフォーム等の推進を強化する。本業績指標についても、同計画を踏まえ見直しを検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 皆川 武士）

関係課：住宅局総務課住宅金融室（室長 松野 秀生）

住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 門元 政治）

住宅局住宅総合整備課（課長 齋藤 良太）

住宅局安心居住推進課（課長 上森 康幹）

住宅局住宅生産課（課長 宿本 尚吾）