

| | 10 車両等のバリアフリー化率* | 初期値 | 実績値 | | | | | 評価 | 目標値 |
|------|--|----------|---------|---------|---------|---------|-------|----|----------|
| | | R元年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 | | R7年度 |
| | ①鉄軌道車両のバリアフリー化率 | 74.6% | 73.2% | 74.6% | 48.6% | 52.4% | 集計中 | B | 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 | 61.2% | 58.8% | 61.2% | 63.8% | 65.5% | 集計中 | B | 約80% |
| | 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 | 5.5% | 5.1% | 5.5% | 5.8% | 6.0% | 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 | 1,081台 | 1,013台 | 1,081台 | 1,066台 | 1,157台 | 集計中 | B | 約2,100台 |
| | ⑤福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシー含む)の導入数 | 37,064台 | 28,602台 | 37,064台 | 41,464台 | 42,622台 | 集計中 | B | 約90,000台 |
| | ⑥総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合 | — | — | — | — | 4.3% | 集計中 | B | 100% |
| | ⑦旅客船のバリアフリー化率 | 48.4% | 46.2% | 48.4% | 53.3% | 55.0% | 集計中 | A | 約60% |
| | ⑧航空機のバリアフリー化率 | 99.1% | 98.2% | 99.1% | 99.7% | 100.0% | 集計中 | A | 原則100% |
| | 年度ごとの目標値 | | | | | | | | |
| | 11 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 |
| | | H30年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 | | R12年度 |
| | | 17% | 17% | — | — | — | — | N | 25% |
| | 年度ごとの目標値 | | | | | | | | |
| 参考指標 | 5 「心のバリアフリー」の用語の認知度 | 初期値 | 実績値 | | | | | 評価 | 目標値 |
| | | R2年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 | | R7年度 |
| | | 23.9% | — | — | 23.9% | 24.3% | 21.4% | | 約50% |
| | | 年度ごとの目標値 | | | | | | | |
| | 6 高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合 | 初期値 | 実績値 | | | | | 評価 | 目標値 |
| | | R2年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 | | R7年度 |
| | | 81.7% | — | — | 81.7% | 86.6% | 81.7% | | 原則100% |
| | | 年度ごとの目標値 | | | | | | | |
| | 7 「ベビーカーマーク」の認知度 | 初期値 | 実績値 | | | | | 評価 | 目標値 |
| | | R元年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 | R3年度 | R4年度 | | R7年度 |
| | | 39% | — | 38.7% | 48.5% | 47.1% | 43.0% | | 50% |
| | | 年度ごとの目標値 | | | | | | | |

| 区分 | R2年度 | R3年度 | R4年度 | R5年度 | R6年度要求額 |
|-------------|---------|------|------|------|---------|
| | 当初予算(a) | 58 | 65 | 62 | 60 |
| 補正予算(b) | 0 | 0 | 0 | | |
| 前年度繰越等(c) | 0 | 2 | 0 | | |
| 合計(a+b+c) | 58 | 67 | 62 | 60 | |
| | <0> | <0> | <0> | <0> | |
| 執行額(百万円) | 42 | 49 | | | |
| 翌年度繰越額(百万円) | 2 | 0 | | | |
| 不用額(百万円) | 14 | 18 | | | |

| | |
|-----------------|-----------------------|
| 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5年6月26日) |
|-----------------|-----------------------|

| | | | | | |
|-------|---|--------|----------------------------------|----------|--------|
| 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:田中 賢二) | 政策評価実施時期 | 令和5年8月 |
|-------|---|--------|----------------------------------|----------|--------|

業績指標 9

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旅客施設のバリアフリー化率（（i）段差解消*、（ii）視覚障害者誘導用ブロック*、（iii）案内設備*、（iv）障害者対応型便所の設置*）③ホームドアの整備番線数（（i）鉄軌道駅全体*、（ii）平均利用者1日10万人以上の駅*）、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規模の大きい概ね2ha以上の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*）⑦移動等円滑化促進方針の作成市町村数、⑧移動等円滑化基本構想の作成市町村数*

| 評価 | |
|--|---|
| <p>① A</p> <p>②</p> <p>（i） B</p> <p>（ii） B</p> <p>（iii） B</p> <p>（iv） B</p> <p>③</p> <p>（i） A</p> <p>（ii） B</p> <p>④ A</p> <p>⑤</p> <p>（i） B</p> <p>（ii） A</p> <p>（iii） B</p> <p>⑥ A</p> <p>⑦ B</p> <p>⑧ B</p> | <p>① 目標値：約70%（令和7年度） 実績値：約71%（令和4年度） 初期値：約63%（平成30年度）</p> <p>② （i）段差解消 目標値：原則100%（令和7年度） 実績値：93.7%（令和3年度） 初期値：91.9%（令和元年度）</p> <p>（ii）視覚障害者誘導用ブロック 目標値：原則100%（令和7年度） 実績値：42.8%（令和3年度） 初期値：95.1%（令和元年度）</p> <p>（iii）案内設備 目標値：原則100%（令和7年度） 実績値：76.9%（令和3年度） 初期値：74.0%（令和元年度）</p> <p>（iv）障害者対応型便所の設置 目標値：原則100%（令和7年度） 実績値：91.8%（令和3年度） 初期値：88.6%（令和元年度）</p> <p>③ （i）鉄軌道駅全体 目標値：3,000番線（令和7年度） 実績値：2,337番線（令和3年度） 初期値：1,953番線（令和元年度）</p> <p>（ii）平均利用者1日10万人以上の駅 目標値：800番線（令和7年度） 実績値：406番線（令和3年度） 初期値：447番線（令和元年度）</p> <p>④ 目標値：約67%（令和7年度） 実績値：約63%（令和3年度） 初期値：約61%（令和元年度）</p> <p>⑤ （i）園路及び広場 目標値：約70%（令和7年度） 実績値：約64%（令和3年度） 初期値：約63%（平成30年度）</p> <p>（ii）駐車場 目標値：約60%（令和7年度） 実績値：約56%（令和3年度） 初期値：約53%（平成30年度）</p> <p>（iii）便所 目標値：約70%（令和7年度） 実績値：約63%（令和3年度） 初期値：約61%（平成30年度）</p> |

| | |
|--|--|
| | ⑥ 目標値：約 75% (令和 7 年度) 実績値：約 71% (令和 3 年度) 初期値：約 67% (平成 30 年度) |
| | ⑦ 目標値：約 350 (令和 7 年度) 実績値：34 (令和 4 年度) 初期値：8 (令和 2 年度) |
| | ⑧ 目標値：約 450 (令和 7 年度) 実績値：321 (令和 4 年度) 初期値：304 (令和元年度) |

(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延長の割合。
 (注 1) 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定する道路。平成 20 年度に約 1,700km 指定し、令和元年度に約 2,400km 追加指定した、全体約 4,450km。
- 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施設)(注 2)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並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法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、9 条、10~12 条、13~15 条で定める基準に適合した一定の旅客施設数の割合。
 段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、障害者対応型便所が設置された一定の旅客施設数の割合 =
 それぞれ公共交通移動等円滑化基準第 4 条、9 条、10~12 条、13~15 条を満たす一定の旅客施設数
 ÷ 全ての一定の旅客施設数
 ※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) 鉄軌道駅及びバスターミナルについては 1 日あたりの平均的な利用者数が 3,000 人以上及び 2,000 人以上 3,000 人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である施設、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについては 1 日あたりの平均的な利用者数が 2,000 人以上の施設
- 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)が設置されている番線数。
 (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)第 11 条から第 24 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
 (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、便所が設置された規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園のうち、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) バリアフリー法に基づき、同法政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
- | | 【初期値(H30)】 | 【直近値(R3)】 | 【目標値(R7)】 |
|--------|-----------------|-----------------|-----------|
| 園路及び広場 | 5,838/9,338=63% | 5,985/9,399=64% | 約 70% |
| 駐車場 | 3,060/5,798=53% | 3,259/5,918=56% | 約 60% |
| 便所 | 5,307/8,758=61% | 5,536/8,889=63% | 約 70% |
- 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) 駐車用の供する部分が 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、道路附属物であるもの、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。
 (分子) = 路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の数
 (分母) = 特定路外駐車場の数
 数値の根拠
 ○初期値(H30) 2,177/3,245
 ○直近値(R3) 2,279/3,208
- ⑦バリアフリー法に規定する移動等円滑化促進方針の作成市町村数。
 ⑧バリアフリー法に規定する移動等円滑化基本構想の作成市町村数。

(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」（令和2年国家公安委員会、総務省、文部科学省、国土交通省告示第一号）に定める整備目標を踏まえ設定。
- ②③ 移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和7年度までに、鉄軌道駅及びバスターミナルについては1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である施設、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについては1日あたりの平均的な利用者数が2,000人以上の施設について、原則として全て移動等円滑化すること（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）、またホームドア又は可動式ホーム柵については、全鉄軌道駅について3,000番線、そのうち1日あたりの平均的な利用者数が10万人以上の鉄軌道駅について800番線を整備することを目標としていることを踏まえ、設定したもの。
- ④ 移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和7年度までの目標値（約67%）を設定している。これを踏まえ、設定したもの。
- ⑤ 移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和7年度までに園路及び広場は約70%、駐車場は約60%、便所は約70%を移動等円滑化することを目標に設定。
- ⑥ 移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和7年度までに特定路外駐車場の約75%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。
- ⑦⑧ 移動等円滑化の促進に関する基本方針において定める整備目標を踏まえ設定。

（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等

（他の関係主体）

- ① 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）
- ⑤ 地方公共団体（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.）
- ・ 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.）
- ・ 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.）
- ・ 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.）

【閣議（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記述あり」

【その他】

| 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) | | | | |
|---------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| 63% | 65% | 67% | 69% | 71% |

| 過去の実績値 (②旅客施設のバリアフリー化率) (年度) | | | | |
|------------------------------|-------|-------|-------|-----|
| (i) 段差解消 | | | | |
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| 90.4% | 91.9% | 93.0% | 93.7% | 集計中 |

| 過去の実績値 (②旅客施設のバリアフリー化率) (年度) | | | | |
|------------------------------|-------|-------|-------|-----|
| (ii) 視覚障害者誘導用ブロック | | | | |
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| 94.7% | 95.1% | 39.4% | 42.8% | 集計中 |

| 過去の実績値 (②旅客施設のバリアフリー化率) (年度) | | | | |
|------------------------------|-------|-------|-------|-----|
| (iii) 案内設備 | | | | |
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| — | 74.0% | 75.1% | 76.9% | 集計中 |

| 過去の実績値 (②旅客施設のバリアフリー化率) (年度) | | | | |
|------------------------------|-------|-------|-------|-----|
| (iv) 障害者対応型便所の設置 | | | | |
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| 86.7% | 88.6% | 91.8% | 91.8% | 集計中 |

| 過去の実績値 (③ホームドアの整備番線数) (年度) | | | | |
|----------------------------|----------|----------|----------|-----|
| (i) 鉄軌道駅全体 | | | | |
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| — | 1,953 番線 | 2,192 番線 | 2,337 番線 | 集計中 |

| 過去の実績値 (③ホームドアの整備番線数) (年度) | | | | |
|----------------------------|--------|--------|--------|-----|
| (ii) 平均利用者 1 日 10 万人以上の駅 | | | | |
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| — | 447 番線 | 334 番線 | 406 番線 | 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) | | | | |
|---|-------|-------|-------|-----|
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| 約 60% | 約 61% | 約 62% | 約 63% | 集計中 |

| 過去の実績値 (⑤規模の大きい概ね 2ha 以上の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 | | | | |
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| 約 63% | 約 63% | 約 64% | 約 64% | 集計中 |

| 過去の実績値 (⑤規模の大きい概ね 2ha 以上の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 | | | | |
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| 約 53% | 約 65% | 約 55% | 約 56% | 集計中 |

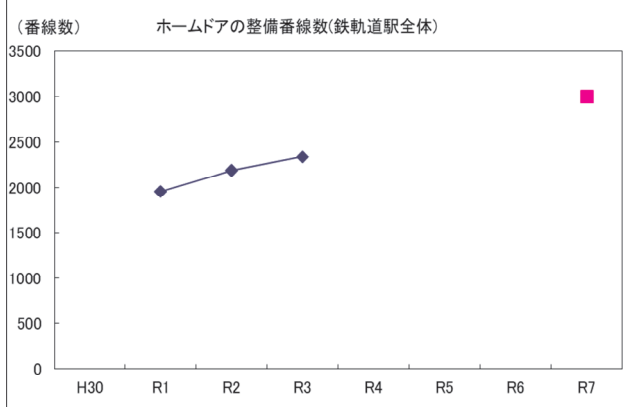
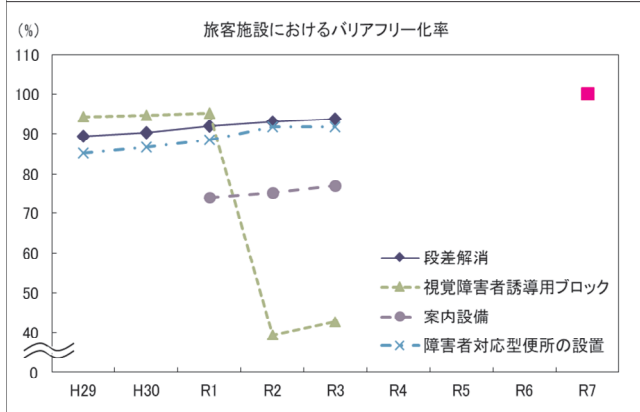
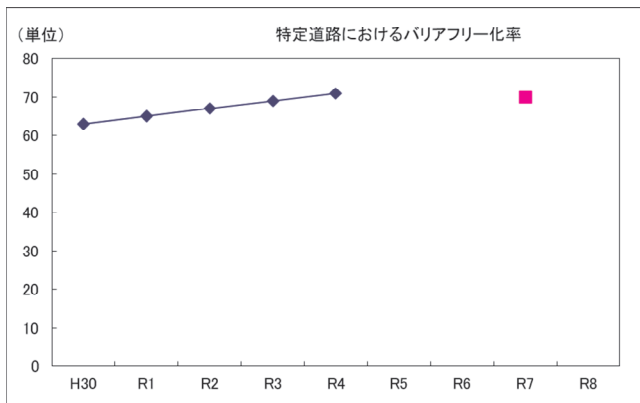
| 過去の実績値 (⑤規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率) (年度) | | | | |
|---|--|--|--|--|
|---|--|--|--|--|

| (iii) 便所 | | | | |
|----------|-------|-------|-------|-----|
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 |
| 約 61% | 約 61% | 約 62% | 約 63% | 集計中 |

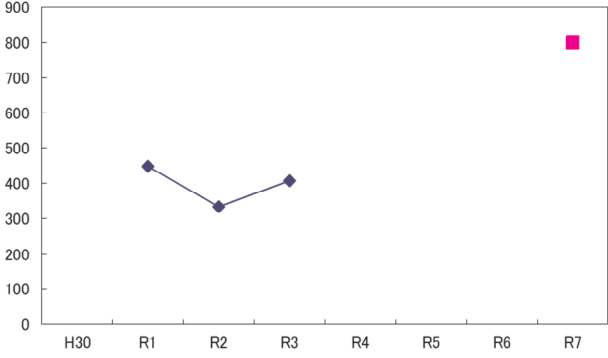
| 過去の実績値 (⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率) | | | | | (年度) |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|------|
| H 2 9 | H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | |
| 約 66% | 約 67% | 約 71% | 約 71% | 約 71% | |

| 過去の実績値 (⑦移動等円滑化促進方針の作成市町村数) | | | | | (年度) |
|-----------------------------|-------|--------|--------|--------|------|
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | |
| — | 8 自治体 | 11 自治体 | 22 自治体 | 34 自治体 | |

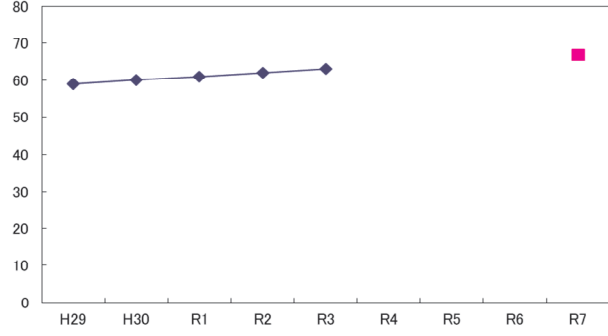
| 過去の実績値 (⑧移動等円滑化基本構想の作成市町村数) | | | | | (年度) |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|------|
| H 3 0 | R 1 | R 2 | R 3 | R 4 | |
| — | 304 自治体 | 309 自治体 | 316 自治体 | 321 自治体 | |



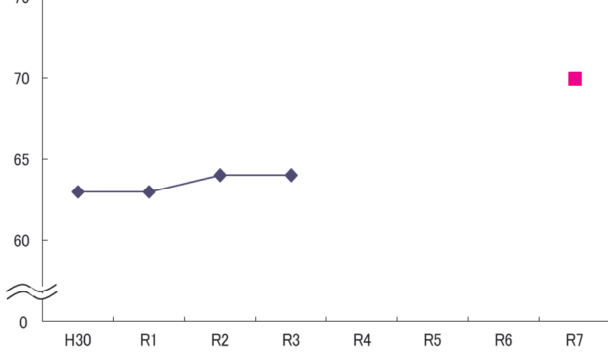
(番線数) ホームドアの整備番線数(平均利用者1日10万人以上の駅)



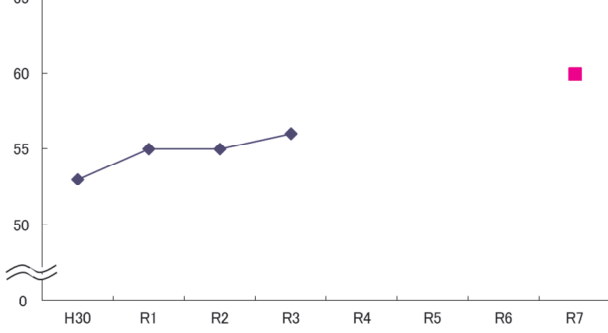
(%) 不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率



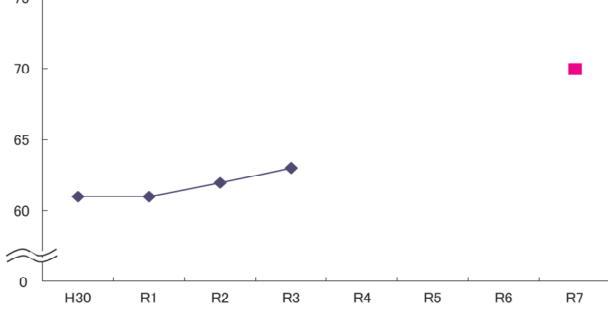
(%) 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園における
園路及び広場のバリアフリー化率

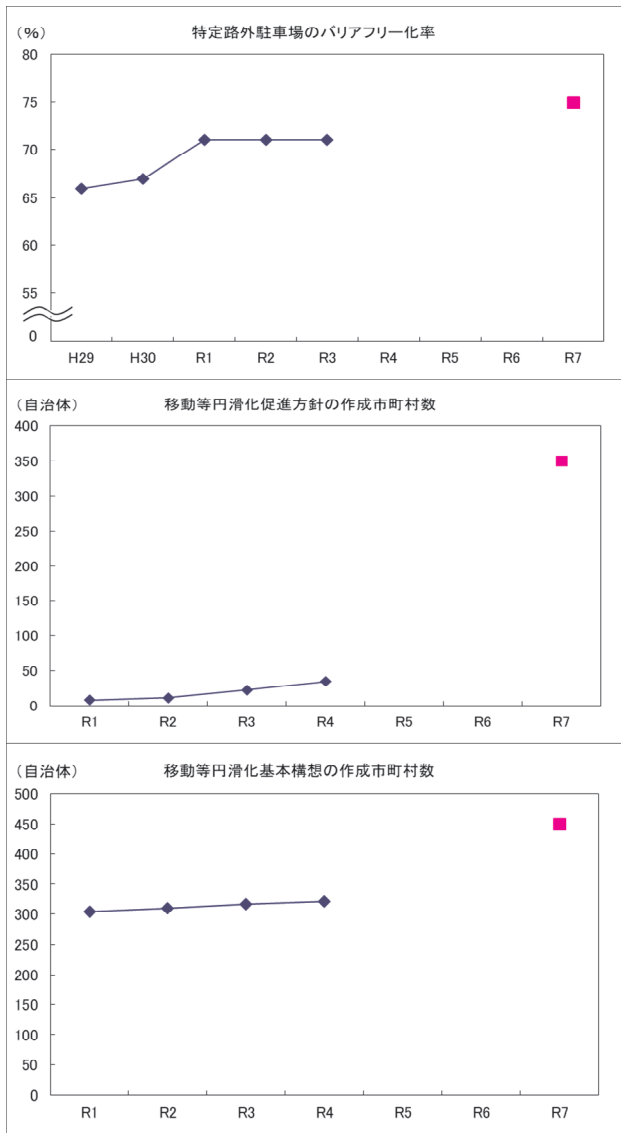


(%) 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園における
駐車場のバリアフリー化率



(%) 規模の大きい概ね2ha以上の都市公園における
便所のバリアフリー化率





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、視覚障害者誘導用ブロックの整備等を実施。

予算額：道路整備費 20,655 億円（国費）及び防災・安全交付金 8,540 億円（国費）等の内数（令和3年度）
21,109 億円（国費）及び防災・安全交付金 8,156 億円（国費）等の内数（令和4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 206 億円の内数（令和3年度）
207 億円の内数（令和4年度）

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 34 億円の内数（令和3年度）

27 億円の内数（令和4年度）

・ホームドアの整備の促進 (◎)

予算額：都市鉄道整備事業（地下高速鉄道） 49億円の内数（令和3年度）

45億円の内数（令和4年度）

鉄道駅総合改善事業 18億円の内数（令和3年度）

21億円の内数（令和4年度）

鉄道施設総合安全対策事業 43億円の内数（令和3年度）

46億円の内数（令和4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 6,311億円、防災・安全交付金 8,540億円の内数（令和3年度国費）

社会資本整備総合交付金 5,817億円、防災・安全交付金 8,156億円の内数（令和4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。

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3年度から令和4年度にかけて、53km/4,450km増加しており、令和7年度の整備予定である70%を上回った。
- ②令和2年度以降の実績値は、地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進のために令和3年4月1日に施行された改正後の基本方針に基づき、一定の旅客施設（分母）の範囲を拡大（注1）し、かつ、バリアフリー水準の底上げのために平成30年10月1日に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準（注2）を適用したものである。特に、(ii)の視覚障害者誘導用ブロックについては、ブロック形状のJIS規格への統一により令和2年度の実績値は令和元年度に比べて大きく減少しているものの、令和2年度から令和3年度にかけて約3%増加しており、基本方針改正後の初年度としては概ね順調である。また、(ii)以外についても、今後の推移について過去の実績値による分析は困難であるが、令和3年度の実績値は70%を超えており、基本方針改正後の初年度としては概ね順調である。
（注1）「一定の旅客施設」の範囲
改正前：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
改正後：鉄軌道駅及びバスターミナルについては1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である施設、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについては1日あたりの平均的な利用者数が2,000人以上の施設
（注2）視覚障害者誘導用ブロック形状のJIS規格への統一等
- ③(i)ホームドアの整備番線数は、前年度より鉄軌道駅全体で145番線整備されており、ホームドア整備が順調に進んでいる。
(ii)平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備番線数は令和3年度末時点で406番線となっているが新型コロナウイルスの影響を受け、鉄軌道駅利用者数が減少し平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅が令和元年度よりも減少しているため初期値を下回った。
- 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30年度から令和3年度にかけて3%増加しており、順調に進捗している。
- ⑤規模の大きい概ね2ha以上の都市公園において、駐車場のバリアフリー化率は、平成30年度から令和3年度にかけて3ポイント増加するなど順調に進捗しており、過去のトレンドを延長すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。園路及び広場、便所のバリアフリー化率は平成30年度から令和3年度にかけてそれぞれ、1ポイント、2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30年度から令和3年度にかけて約4ポイント増加しており、目標年度での目標値は達成できる見込みである。
- ⑦⑧移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想の作成市町村数は、令和3年度から令和4年度にかけてそれぞれ12自治体、5自治体と着実に増加しているが、令和4年度の実績は目標年度における目標を下回った。

（事務事業等の実施状況）

- ①「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の周知により、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、だれもが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、視覚障害者誘導用ブロックの設置等の歩行空間のバリアフリー化を推進している。

- ②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設備投資を行っているが、各種バリアフリー施設を新設・改修する場合、各支援制度の活用などによって旅客施設のバリアフリー化を推進している。
- ③鉄道駅のホームドア整備は、都市鉄道整備事業（地下高速鉄道）、鉄道駅総合改善事業、鉄道施設総合安全対策事業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をする際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられ、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【改訂第2版】」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。
- ⑦⑧移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想の策定に係る予算支援、計画策定のノウハウをとりまとめたガイドラインの周知等により、地方公共団体に計画策定の働きかけを行っている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ①特定道路におけるバリアフリー化率の整備目標は令和7年度の70%であるが、令和4年度で達成したことから「A」評価とした。引き続き、特定道路におけるバリアフリー化を推進する。
- ②旅客施設のバリアフリー化の割合は、基本方針や公共交通移動等円滑化基準の改正による変動はあるものの概ね順調に推移しているが、これまでの状況を考慮すると目標年度に目標値は達成しない見込みであることから「B」評価とした。その原因として、今後改修工事等が予定されている旅客施設もあるが、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。各支援制度の有効活用などによって引き続き旅客施設のバリアフリー化促進を図る。
- ③（i）鉄軌道駅全体のホームドアの整備は順調に進んでいることから「A」評価とした。引き続き、鉄軌道駅におけるホームドア整備の促進を図る。
（ii）平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備番線数は初期値を下回ったことから「B」評価とした。引き続き、鉄軌道駅におけるホームドア整備の促進を図る。
- 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、順調に推移しているため「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規模の大きい概ね2ha以上の都市公園において、駐車場のバリアフリー化率は、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、園路及び広場、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ト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、バリアフリー化工事をする場合は施設の老朽化対策に合わせて実施することや他の公園施設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える。なお、公園管理者において、バリアフリー化の取組がより一層推進されるよう、令和4年3月にはガイドラインの改訂を行い、移動等円滑化基準に基づく適合義務があるものを明確化し、令和5年3月には事例集を作成、周知している。
- ⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率については、R3年度実績時点で初期値から目標値までの達成率が50%であり、R7年度の目標達成に向けて着実に進捗していることから、「A」と評価した。引き続き、全国駐車場政策担当者会議などでバリアフリー法の趣旨や基準を周知徹底し、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。
- ⑦⑧移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想の作成市町村数について、令和4年度の実績は、目標値を下回ったため「B」と評価したものの、政令市・中核市・特別区では約9割で作成され、人口カバー率では約6割に達している。一方、地方部においては作成率が低い傾向にあるため、引き続き、地方公共団体に計画策定の働きかけを行っていく。

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 田中 賢二）
 道路局環境安全・防災課（交通安全政策分析官 真田 晃宏）
 住宅局参事官（建築企画担当）（参事官 前田 亮）
 都市局公園緑地・景観課（課長 伊藤 康行）
 都市局街路交通施設課（課長 服部 卓也）
 鉄道局都市鉄道政策課（課長 角野 浩之）

関係課：鉄道局技術企画課（課長 箕作 幸治）
 自動車局総務課企画室（室長 阿部 雄介）
 港湾局技術企画課技術監理室（室長 宮田 正史）
 航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課（課長 廣田 健久）

業績指標 10

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数、⑤福祉タクシーの導入数、⑥総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約 25%以上である都道府県の割合、⑦旅客船のバリアフリー化率、⑧航空機のバリアフリー化率)

| 評価 | |
|--|---|
| ①B ②B ③B ④B ⑤B ⑥B ⑦A ⑧A | <p>①目標値：約 70% (令和 7 年度) 実績値：52.4% (令和 3 年度) 初期値：74.6% (令和元年度)</p> <p>②目標値：約 80% (令和 7 年度) 実績値：65.5% (令和 3 年度) 初期値：61.2% (令和元年度)</p> <p>③目標値：約 25% (令和 7 年度) 実績値：6.0% (令和 3 年度) 初期値：5.5% (令和元年度)</p> <p>④目標値：約 2,100 台 (令和 7 年度) 実績値：1,157 台 (令和 3 年度) 初期値：1,081 台 (令和元年度)</p> <p>⑤目標値：約 90,000 台 (令和 7 年度) 実績値：42,622 台 (令和 3 年度) 初期値：37,064 台 (令和元年度)</p> <p>⑥目標値：100% (令和 7 年度) 実績値：4.3% (令和 3 年度) 初期値：－ (令和元年度)</p> <p>⑦目標値：約 60% (令和 7 年度) 実績値：55.0% (令和 3 年度) 初期値：48.4% (令和元年度)</p> <p>⑧目標値：原則 100% (令和 7 年度) 実績値：100% (令和 3 年度) 初期値：99.1% (令和元年度)</p> |

(指標の定義)

バリアフリー法に定める車両等のうち、公共交通移動等円滑化基準に適合するものの割合。

(分子) = 下記基準に適合する①②③④⑤⑥車両数、⑦隻数、⑧機数

(分母) = ①④⑤⑥総車両数、②総車両数 (公共交通移動等円滑化基準第 43 条に基づく適用除外認定車両を除く)、③適用除外認定車両数、⑦総隻数 (公共交通移動等円滑化基準第 61 条第 2 項と同附則第 3 条 9 項に基づく適用除外船舶を除く)、⑧総機数

※⑥については、上記の定義にて算出した車両の導入率が約 25%以上である都道府県の割合を業績指標として使用する。

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。

②ノンステップバス

床面高さが概ね 30 cm 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リフト付きバス等

公共交通移動等円滑化基準の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

交通移動等円滑化基準第 43 条の 2 で定める基準に適合する車両であって、床面高さが概ね 30cm 以下、リフト付き又はスロープ付きの車両。

⑤福祉タクシー (ユニバーサルデザインタクシー含む)

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ユニバーサルデザインタクシー

移動等円滑化の促進に関する基本方針において移動等円滑化の目標が定められているノンステップバスの基準等

を定める告示第4条で定める基準に適合する車両

⑦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。

⑧航空機

公共交通移動等円滑化基準第63条から第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)

移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和7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80%、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60%、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、福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシー含む)については約90,000台、ユニバーサルデザインタクシーについては各都道府県における総車両数の約25%をそれぞれ導入することを目標としていることを踏まえ、設定したもの。なお、ユニバーサルデザインタクシーについては、基本方針においては各都道府県における総車両数の約25%を導入することを目標としているところ、業績指標及び目標値の設定においては、実績値の表記のしやすさを考慮し、総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合を約100%とすることに変更している。

※①鉄軌道車両のバリアフリー化率の目標値について、令和2年4月に施行された新たな公共交通移動等円滑化基準(鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定している。

(外部要因)

①②③④⑤⑥⑦公共交通事業者の経営状況

(他の関係主体)

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3章に記述あり」

【その他】

| 過去の実績値(①鉄軌道車両のバリアフリー化率) | | | | | (年度) |
|-------------------------|----|----|----|----|------|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | |

| | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-----|
| 73.2% | 74.6% | 48.6% | 52.4% | 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) | | | | |
|---|-------|-------|-------|-----|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| 58.8% | 61.2% | 63.8% | 65.5% | 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) | | | | |
|--|------|------|------|-----|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| 5.1% | 5.5% | 5.8% | 6.0% | 集計中 |

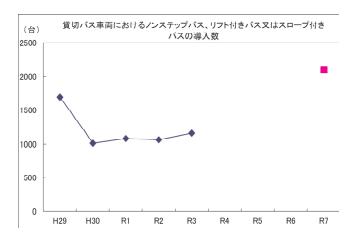
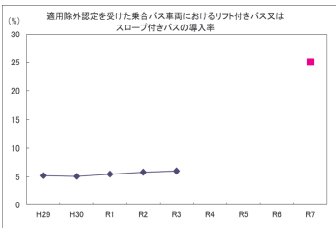
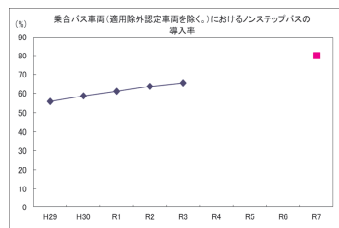
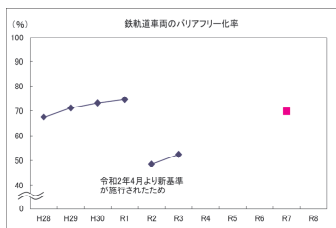
| 過去の実績値 (④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数) (年度) | | | | |
|---|--------|--------|--------|-----|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| 1,013台 | 1,081台 | 1,066台 | 1,157台 | 集計中 |

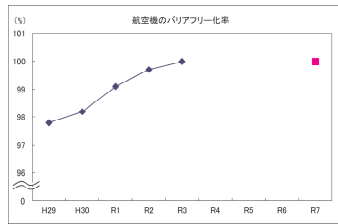
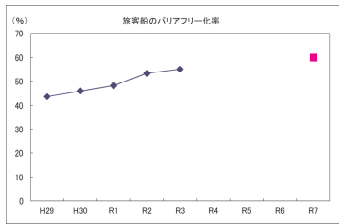
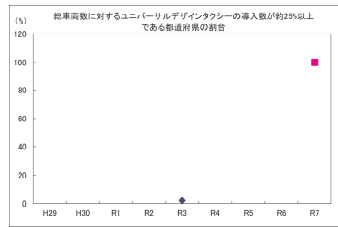
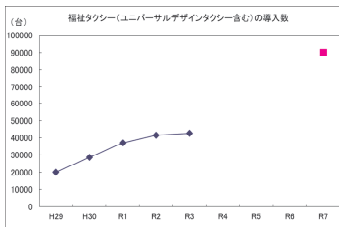
| 過去の実績値 (⑤福祉タクシー (ユニバーサルデザインタクシー含む) の導入数) (年度) | | | | |
|---|---------|---------|---------|-----|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| 28,602台 | 37,064台 | 41,464台 | 42,622台 | 集計中 |

| 過去の実績値 (⑥総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合) (年度) | | | | |
|--|----|----|------|-----|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| — | — | — | 4.3% | 集計中 |

| 過去の実績値 (⑦旅客船のバリアフリー化率) (年度) | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-----|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| 46.2% | 48.4% | 53.3% | 55.0% | 集計中 |

| 過去の実績値 (⑧航空機のバリアフリー化率) (年度) | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|------|-----|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| 98.2% | 99.1% | 99.7% | 100% | 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。

・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 206億円の内数(令和3年度)

207億円の内数(令和4年度)

・標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定制度の活用

高齢者・障害者のほか、妊産婦や子供連れの人等、様々な人が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの普及を促進するため、平成24年度に創設した標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定制度による認定を受けたタクシーに対し、重点的な補助を実施。

・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 0.6億円(令和3年度)

0.6億円(令和4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（ユニバーサルデザインタクシー含む）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鉄軌道車両のバリアフリー化率

令和2年4月に公共交通移動等円滑化基準が改正（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすること等を義務付け）されたことにより、当該年度以降の実績値が落ち込んでいるものの、令和2年度から令和3年度にかけて実績値は約3.8%増加している。令和4年度以降は、コロナ感染症により先送りされた新基準適合の新造車両の導入等が順次再開されることが期待され、実績値の増加量は3.8%よりも大きくな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。

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3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」等の補助事業の活用により導入を促進しており、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、全国的にコロナ感染症の影響を受け、乗合バス事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況があり、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

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。乗合バス車両におけるリフト付きバス等についても、令和3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」等の補助事業の活用により導入を促進しており、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、全国的にコロナ感染症の影響を受け、乗合バス事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況があり、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。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も、令和3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」等の補助事業の活用により導入を促進しており、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、全国的にコロナ感染症の影響を受け、事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況があり、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（ユニバーサルデザインタクシー含む）

福祉タクシー車両（ユニバーサルデザインタクシー含む）の導入台数については、令和3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」等の補助事業の活用により導入を促進しており、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、全国的にコロナ感染症の影響を受け、タクシー事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況があり、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

⑥総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合

ユニバーサルデザインタクシーの導入については、バリアフリー車両に対する税制特例措置に加え、「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」等の補助事業の活用により導入を促進しているが、全国的にコロナ感染症の影響を受け、タクシー事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況がある。とくに、地方部のタクシー事業者の収支状況は苦しく、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

⑦年々、老朽化した船舶を中心に代替建造が進んできており、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

⑧バリアフリー化された航空機の割合は、順調に進捗し、令和3年度に目標値を達成した。

（事務事業等の実施状況）

①コロナ感染症拡大による鉄道利用者減少の影響による新基準適合の新造車両の導入等の一部先送りが生じたため、鉄軌道車両のバリアフリー化が順調に進まなかったと評価できる。

②③④⑤⑥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、国としては、補助、税制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。

他方で、コロナ感染症の収入影響が大きく、事業者の車両入替が鈍り、バリアフリー化に一定のブレーキがかかっていると評価する。

⑦旅客船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。

⑧航空機のバリアフリー化は、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鉄軌道車両のバリアフリー化率

バリアフリー化された鉄軌道車両の割合について、令和2年度から令和3年度の実績値の増加量は約3.8%であり、令和4年度以降もこの増加量で推移した場合、目標年度において目標値にわずかに届かないと考えられるため、「B」と評価した。今後はより一層鉄軌道車両のバリアフリー化を進めていくため、鉄軌道事業者への働きかけを行っていく。

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」等の補助事業に加え、令和3年度に延長されたバリアフリー車両に対する税制特例措置を活用することにより、今後の実績値の着実な上昇が期待されるものの、全国的にコロナ感染症の影響を受け、乗合バス事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況があり、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、全国的にコロナ感染症の影響を受け、乗合バス事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況などにより目標達成に向けた成果を示していないことから「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」等の補助事業に加え、令和3年度に延長されたバリアフリー車両に対する税制特例措置を活用することにより、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、全国的にコロナ感染症の影響を受け、貸切バス事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況などにより目標達成に向けた成果を示していないことから「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」等の補助事業に加え、令和3年度に延長されたバリアフリー車両に対する税制特例措置を活用することにより、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（ユニバーサルデザインタクシー含む）

福祉タクシー車両（ユニバーサルデザインタクシー含む）の導入台数については、全国的にコロナ感染症の影響を受け、タクシー事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況があり、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、令和3年度に延長されたバリアフリー車両に対する税制特例措置に加え、「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」等の補助事業の活用により、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

⑥総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合

ユニバーサルデザインタクシーの導入については、全国的にコロナ感染症の影響を受け、タクシー事業者の収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況がある。とくに、地方部のタクシー事業者の収支状況は苦しく、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれるから「B」と評価した。なお、令和3年度に延長されたバリアフリー車両に対する税制特例措置に加え、「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」等の補助事業の活用により、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

⑦年々、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。

⑧バリアフリー化された航空機の割合については、令和3年度に目標値を達成したため、「A」と評価した。引き続き、航空機のバリアフリー化の推進を図る。

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 田中 賢二）

関係課：鉄道局技術企画課（課長 箕作 幸治）
鉄道局鉄道事業課（課長 山崎 雅生）
自動車局旅客課（課長 森 哲也）
海事局内航課（課長 伊勢 尚史）

業績指標 1 1

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

| 評 価 | |
|-----|---|
| N | 目標値：25%（令和12年度） 実績値：－ 初期値：17%（平成30年度） |

（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性能及び断熱性能を有する住宅の割合 = 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性能及び断熱性能を有する住宅戸数

※1 一定のバリアフリー化：2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消がされていること。

※2 一定の断熱化：二重以上のサッシ又は複層ガラスの窓が、すべての窓又は一部の窓にあること

B = 65歳以上の者が居住する住宅の総戸数

（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）

・「住生活基本計画（全国計画）」（平成28年3月18日閣議決定）における高齢者の居住する住宅におけるバリアフリー性能のみを対象とした指標から、「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、家屋内の温熱環境の改善を含めた指標に改定。

・高齢者が自立して暮らし続けられる住まいの実現にあたり、家庭内における不意の事故や家屋内温度差の低減によるヒートショックの発生抑制等を図る。

・なお、断熱性能の向上に合わせて、「浴室暖房乾燥機の使用率」を追加し、合わせて良好な温熱環境の実現を目指す。

・目標年度は「住生活基本計画（全国計画）」（令和3年3月19日閣議決定）の計画年度（令和3年度～令和12年度）に合わせて設定。

（外部要因）

新築住宅着工数、リフォーム件数等

（他の関係主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

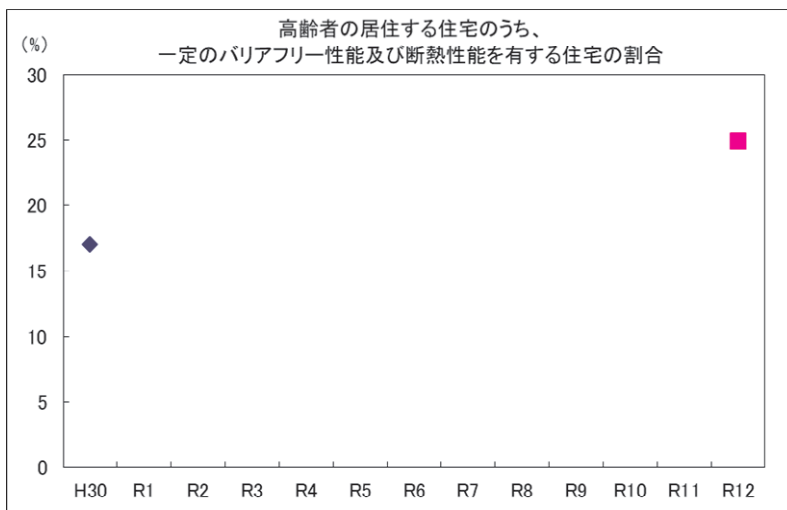
住生活基本計画（全国計画）（令和3年3月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【その他】

| 過去の実績値 | | | | (年度) |
|--------|----|----|----|------|
| H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
| 17% | － | － | － | － |



主な事務事業等の概要

<バリアフリー性能>

○ 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。

○ 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。

○ 一定の要件を満たしたバリアフリー改修工事を行った場合、所得税の特別控除・固定資産税の減額措置を実施。

○ 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、建設及びバリアフリー化や省エネ性能の向上等の改修費に対して、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。

○ 省エネ性能の高い住宅の取得や改修及びバリアフリー改修について補助事業により支援し、促進する。

<断熱性能>

○ 一定の要件を満たした省エネ改修工事を行った場合、所得税の特別控除・固定資産税の減額措置を実施。

○ 省エネ性能の高い住宅の取得や改修及びバリアフリー改修について補助事業により支援し、促進する。

○ 住宅金融支援機構による融資

満60歳以上の高齢者が自宅のヒートショック対策リフォームを行う際、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ヒートショック対策リフォームの融資を実施。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

－ (指標の出典が5年に一度の統計調査であり、初期値以降の実績値が無いため判断できない。)

(事務事業等の実施状況)

<バリアフリー性能>

○ 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2年度新規整備戸数実績：10,349戸)。

既存の公営住宅等のバリアフリー化を促進した。(令和2年度バリアフリー化の図られたストック戸数：1,193,230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2年度整備戸数実績：517戸)

○ 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(令和3年度実績：12,917件)。

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(令和3年度実績：25件)。

○ 一定の要件を満たしたバリアフリー改修工事を行った場合、所得税の特別控除・固定資産税の減額措置を実施。

○ 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4年度末登録実績：総登録件数8,207件、総登録戸数282,426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(令和3年度実績：29件)。

○ 省エネ性能の高い住宅の取得や改修及びバリアフリー改修について補助事業により支援し、促進した。

(令和3年度活用可能な補助実績：新築21.6万戸、改修14.2万戸(バリアフリー改修を含む)、令和4年度活用可能な補助実績：新築1.2万戸、改修18.8万戸(バリアフリー改修を含む))

<断熱性能>

○ 一定の要件を満たした省エネ改修工事を行った場合、所得税の特別控除・固定資産税の減額措置を実施。

○ 省エネ性能の高い住宅の取得や改修及びバリアフリー改修について補助事業により支援し、促進した。

(令和3年度活用可能な補助実績：新築21.6万戸、改修14.2万戸(バリアフリー改修を含む)、令和4年度活用可能な補助実績：新築1.2万戸、改修18.8万戸(バリアフリー改修を含む))

○ 住宅金融支援機構による融資

満60歳以上の高齢者が自宅のヒートショック対策リフォームを行う際、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ヒートショック対策リフォームの融資を実施した

(令和3年度実績：2件)。

課題の特定と今後の取組みの方向性

実績値が把握出来ておらず、目標の達成状況について判断できないため、Nと評価した。

今後も、住宅のバリアフリー性能及び断熱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。

担当課等(担当課長名等)

担当課：住宅局住宅企画官(住宅企画官 須藤 明彦)

関係課：住宅局住宅経済・法制課住宅金融室(室長 榎本 考暁)

住宅局住宅総合整備課(課長 豊嶋 太郎)

住宅局安心居住推進課(課長 津曲 共和)

住宅局住宅生産課(課長 山下 英和)