

令和6年度 政策チェックアップ評価書

施策目標：3 総合的なバリアフリー化を推進する

施策目標の概要及び達成すべき目標

高齢者、障害者等を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、一体的、総合的なバリアフリー化等を推進する。

業績指標	
指標番号	業績指標名
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 *	
10	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
	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（ユニバーサルデザインタクシー含む）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	
11	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 *

業績指標の分析

(9) ①特定道路におけるバリアフリー化率 *

目標達成状況の評価 | A

	初期値	実績値					目標値
	H30 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	約 63%	約 67%	約 69%	約 71%	約 71%	約 72%	約 70%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

道路整備費や防災・安全交付金により、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、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。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

特定道路におけるバリアフリー化率は着実に増加しており、令和 7 年度の整備予定である 70%を達成したため、A と評価した。

(課題の特定)

—

(9) ②旅客施設のバリアフリー化率 (i) 段差解消 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	91.9%	93.0%	93.7%	93.6%	94.0%	集計中	原則 100%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

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、地域公共交通確保維持改善事業等の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。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

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「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(以下「基本方針」という。)に基づき、一定の旅客施設(分母)の範囲を拡大(注)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を適用したものである。

令和元年度から令和5年度まで、実績値は毎年平均約0.5%ずつ推移しており、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、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と評価した。これは、工事の難易度が高いため、施設の大規模改修等に併せて施工すること等により、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在していること等が要因であると考え。

(注)「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

(課題の特定)

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存在する。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。

(9) ②旅客施設のバリアフリー化率 (ii) 視覚障害者誘導用ブロック *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	95.1%	39.4%	42.8%	44.6%	46.6%	集計中	原則 100%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

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、地域公共交通確保維持改善事業等の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。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

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。

視覚障害者誘導用ブロックについては、令和 2 年度以降、基本方針の改訂により基準適合の対象となるブロック形状が JIS 規格適合品に統一されたことにより、JIS 規格適合品以外の製品によって整備された施設が実績値から除かれたため、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 5 年度にかけて毎年平均約 2.4%ずつ推移している。実績値は着実に増加しているものの、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 と評価した。これは、工事の難易度が高いため、施設の大規模改修等に併せて施工すること等により、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在していること等が要因であると考えられる。

(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

(課題の特定)

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存在する。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。

(9) ②旅客施設のバリアフリー化率 (iii) 案内設備 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	74.0%	75.1%	76.9%	77.1%	77.3%	集計中	原則 100%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

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、地域公共交通確保維持改善事業等の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。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

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)したものである。

令和元年度から令和5年度まで、実績値は毎年平均約0.8%ずつ推移しており、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、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と評価した。これは、工事の難易度が高いため、施設の大規模改修等に併せて施工すること等により、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在していること等が要因であると考えられる。

(注)「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

(課題の特定)

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存在する。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。

(9) ②旅客施設のバリアフリー化率 (iv) 障害者対応型便所の設置 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	88.6%	91.8%	91.8%	92.1%	92.3%	集計中	原則 100%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

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、地域公共交通確保維持改善事業等の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。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

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)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を適用したものである。

令和元年度から令和5年度まで、実績値は毎年平均約0.9%ずつ推移しており、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、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と評価した。これは、工事の難易度が高いため、施設の大規模改修等に併せて施工すること等により、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在していること等が要因であると考ええる。

(注)「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

(課題の特定)

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存在する。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。

(9) ③ホームドアの整備番線数 (i) 鉄軌道駅全体 *

目標達成状況の評価 | A

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	1,953 番線	2,192 番線	2,337 番線	2,484 番線	2,647 番線	集計中	3,000 番線
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

鉄軌道駅のホームドア整備は、令和 3 年 12 月に創設した鉄道駅バリアフリー料金制度や、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活用などによって、整備の推進を図っている。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

ホームドアの整備番線数は、前年度より鉄軌道駅全体で 163 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。事業者へのヒアリングの結果、令和 7 年度までに 3,000 番線での整備が見込まれることから、A と評価した。

(課題の特定)

—

(9) ③ホームドアの整備番線数 (ii) 平均利用者 1 日 10 万人以上の駅 *

目標達成状況の評価 | B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	447 番線	334 番線	406 番線	493 番線	559 番線	集計中	800 番線
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

平均利用者 1 日 10 万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備は、令和 3 年 12 月に創設した鉄道駅バリアフリー料金制度や、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活用などによって、整備の推進を図っている。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

ホームドアの整備は着実に進んでいるものの、目標年度以降の大規模改良工事にあわせてホームドアを整備する予定である等の理由により、目標年度の目標値達成は困難であると見込まれることから、B と評価した。

(課題の特定)

新型コロナウイルスの影響により鉄道利用者数が減少したことから、平均利用者 1 日 10 万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備番線数は、令和元年度の 447 番線から令和 2 年度の 334 番線に減少した。また車両の扉位置の相違や駅の構造上の理由によってはホームドア設置が難しい場合がある。目標年度での目標値達成は困難である見込みであるものの、着実に整備は進んでいるため、各種制度の活用などにより、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。

(9) 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

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	約 61%	約 62%	約 63%	約 63%	約 64%	約 65%	約 67%
年度ごとの 目標値		-	-	-	-	-	

(事務事業等の実施状況)

建築物のバリアフリー化については、平成 14 年のハートビル法改正において床面積 2,000 m²以上の特別特定建築物の建築等（新築・増築・改築又は用途変更）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され、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充したバリアフリー法においても引き続き的確な運用が行われている。

(その他の外部要因の状況)

床面積 2,000 m²以上の建築（新築・増築・改築）工事の着工数が減少傾向にある。

(目標の達成状況に関する分析)

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 1 %程度/年ずつ上昇しているものの、特別特定建築数の床面積 2,000 m²以上の建築工事の着工数減少に伴い、基準に適合した新規ストックの形成が伸び悩んでいるため、目標年度に目標値の達成は困難である。

(課題の特定)

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の向上のためには、既存ストックの建て替え又は建築物移動等円滑化基準に適合する改修を促進することが必要である。

(9)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*

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	H30年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	約63%	約64%	約64%	約64%	約64%	集計中	約70%
年度ごとの目標値		65%	66%	67%	68%	69%	

(事務事業等の実施状況)

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】」(令和4年3月改訂)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。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

規模の大きい概ね2ha以上の都市公園において、園路及び広場は平成30年度から令和5年度にかけて1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られる。

(課題の特定)

都市公園のバリアフリー化工事は、予算の制約により、施設の老朽化対策に合わせて実施している場合が多いと考えられる。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。

(9)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*
(ii) 駐車場

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	H30年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	約53%	約55%	約56%	約56%	約56%	集計中	約60%
年度ごとの目標値		55%	56%	57%	58%	59%	

(事務事業等の実施状況)

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】」(令和4年3月改訂)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。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

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5年度にかけて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られる。

(課題の特定)

都市公園のバリアフリー化工事は、予算の制約により、施設の老朽化対策に合わせて実施している場合が多いと考えられる。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。

(9)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*
 (iii) 便所

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	H30年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	約61%	約62%	約63%	約63%	約64%	集計中	約70%
年度ごとの 目標値		64%	65%	66%	67%	69%	

(事務事業等の実施状況)

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】」(令和4年3月改訂)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。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

規模の大きい概ね2ha以上の都市公園において、便所のバリアフリー化率は平成30年度から令和5年度にかけて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られる。

(課題の特定)

都市公園のバリアフリー化工事は、予算の制約により、施設の老朽化対策に合わせて実施している場合が多いと考えられる。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。

(9) ⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率 *

目標達成状況の評価 | A

	初期値	実績値					目標値
	H30 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
実績値	約 67%	約 71%	約 71%	約 72%	約 75%	集計中	約 75%
年度ごとの 目標値							

(事務事業等の実施状況)

バリアフリー法の趣旨や基準について、全国駐車場政策担当者会議（毎年度開催）等で地方公共団体及び関係団体等に周知徹底することで、特定路外駐車場のバリアフリー化を推進した。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

特定路外駐車場のバリアフリー化率は順調に進捗し、令和 5 年度に目標値を達成したことから、A と評価した。

(課題の特定)

—

(9) ⑦移動等円滑化促進方針の作成市町村数

目標達成状況の評価 | B

	初期値	実績値					目標値
	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R7 年度
実績値	8	22	34	44	50	—	約 350
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

移動等円滑化促進方針の作成促進に向けては、地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化調査事業）による計画作成に係る経費の支援やガイドラインの作成・周知、令和 6 年度においては地方運輸局による自治体向けのセミナーを 12 回開催、個別の働きかけ等を実施している。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

令和 6 年度末時点で、目標値に対する達成度は 14%（50 自治体 / 350 自治体）となっており、近年の作成状況を踏まえると、目標年度での目標は達成しない見込みであることから、B と評価した。なお、計画未作成自治体からは、予算・人員、ノウハウ不足等が課題としてあげられている。

(課題の特定)

目標の達成に向けては、ガイドラインの改定や事例集の作成等、市町村に対して移動等円滑化促進方針作成のノウハウに関する情報提供等を充実させることが必要と考えられる。「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の検討結果を踏まえて、引き続き、地方公共団体に計画作成の働きかけを行っていく。

(9) ⑧移動等円滑化基本構想の作成市町村数 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度
実績値	304	309	316	321	325	334	約 450
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

移動等円滑化基本構想の作成促進に向けては、地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化調査事業）による計画作成に係る経費の支援やガイドラインの作成・周知、令和6年度においては地方運輸局による自治体向けのセミナーを12回開催、個別の働きかけ等を実施している。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

令和6年度末時点で、目標値に対する達成度は74%（334自治体/450自治体）となっており、近年の作成状況を踏まえると、目標年度での目標は達成しない見込みであることから、Bと評価した。なお、計画未作成自治体からは、予算・人員、ノウハウ不足等が課題としてあげられている。

(課題の特定)

目標の達成に向けては、ガイドラインの改定や事例集の作成等、市町村に対して移動等円滑化基本構想作成のノウハウに関する情報提供等を充実させることが必要と考えられる。「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の検討結果を踏まえて、引き続き、地方公共団体に計画作成の働きかけを行っていく。

(10) ①鉄軌道車両のバリアフリー化率 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	74.6%	48.6%	53.8%	56.9%	59.9%	集計中	約70%
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

鉄軌道車両のバリアフリー化については、新造車両の導入・既存車両の大規模改修における関係法令の手続き時の指導や、鉄軌道事業者が集まる連絡会等の場における働きかけなどによって推進している。

(その他の外部要因の状況)

公共交通事業者の経営状況が要因として挙げられるが、令和2年度以降、新型コロナウイルス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。

(目標の達成状況に関する分析)

鉄軌道車両のバリアフリー基準への適合割合は、令和2年4月の基準改正（車いすスペースを1列車に1以上から、4両編成以上の列車では1列車に2以上に改正）により、令和元年度までの適合割合に比べ大きく減少しているものの、令和2年度から令和5年度にかけては年平均約3.8%増加している。一方で、上記の外部要因のとおり、新型コロナウイルス感染症拡大により公共交通事業者の経営状況が悪化し、バリアフリー化車両の導入等の先送りが生じているため、目標年度に目標達成可能なトレンドでの推移とはなっていない。

令和6年度以降もこの平均増加量（約3.8%）で推移した場合、令和7年度時点で約68%となり、目標年度である令和7年度において目標値（約70%）にわずかに届かないと考えられるため、Bと評価した。

(課題の特定)

鉄軌道車両のバリアフリー化率は、外部要因である公共交通事業者の経営状況にも影響を受ける。引き続き、目標達成に向け、鉄軌道事業者が集まる連絡会等の場において、既存の車両も改造等の機会を利用し、積極的にバリアフリー基準に対応していくよう働きかけを行っていく。

(10) 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 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	61.2%	63.8%	65.5%	68.0%	70.5%	集計中	約 80%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

- 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」

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。

(その他の外部要因の状況)

公共交通事業者の経営状況の悪化

(目標の達成状況に関する分析)

ノンステップバスについては、事務事業等の着実な実施により毎年約 2～3%ほどの増加割合で堅調な推移を見せているが、公共交通事業者の経営状況の悪化等により車両の入れ替えが停滞しており、令和 6 年度以降もこの増加量で推移した場合、令和 7 年度時点で約 75.5%となり、目標値（約 80%）にわずかに届かず、目標値は達成しない見込みであることから、B と評価した。

(課題の特定)

事業者の業績悪化、人手不足対応などにより、車両の入れ替えの進捗が停滞している。

(10) 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 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	5.5%	5.8%	6.0%	6.5%	8.6%	集計中	約25%
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

- ・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」
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。

(その他の外部要因の状況)

公共交通事業者の経営状況の悪化

(目標の達成状況に関する分析)

リフト付きバス等については、事務事業等の着実な実施により右肩上がりの推移は見せているが、公共交通事業者の経営状況の悪化等により車両の入れ替えが停滞しており、これまでの状況を考慮すると、令和7年度まで(目標年度)に目標値の達成は困難な見込みであることから、Bと評価した。

(課題の特定)

事業者の業績悪化、人手不足対応などにより、車両の入れ替えの進捗が停滞している。

(10) 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 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	1,081台	1,066台	1,157台	1,157台	1,229台	集計中	約2,100台
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

- 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」
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。

(その他の外部要因の状況)

公共交通事業者の経営状況の悪化

(目標の達成状況に関する分析)

貸切バスについては、事務事業等の着実な実施により微増ながらも右肩上がりの推移を見せているが、公共交通事業者の経営状況の悪化等により車両の入れ替えが停滞しており、これまでの状況を考慮すると、令和7年度まで(目標年度)に目標値の達成は困難な見込みであることから、Bと評価した。

(課題の特定)

事業者の業績悪化、人手不足対応などにより、車両の入れ替えの進捗が停滞している。

(10) 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＊

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	37,064台	41,464台	42,622台	45,311台	52,553台	集計中	約90,000台
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

- 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。令和6年4月にレベル準1を新設し、認定車両を拡大。
- 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」
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。

(その他の外部要因の状況)

公共交通事業者の経営状況の悪化

(目標の達成状況に関する分析)

新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通事業者の経営状況の悪化等により、特に令和2年度から令和4年度にかけて実績値の増加ペースが低調となり、目標年度に目標値の達成は困難な見込みであることから、Bと評価した。

(課題の特定)

事業者は新型コロナウイルス感染症の影響等により近年の収支状況が苦しかったこともあり、投資余力が十分回復しておらず、車両入れ替えの進捗が停滞している。

(10) 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 *

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	—	—	4.3%	4.3%	8.5%	集計中	約 100%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

- 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。令和 6 年 4 月にレベル準 1 を新設し、認定車両を拡大。
- 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」
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。

(その他の外部要因の状況)

公共交通事業者の経営状況の悪化

(目標の達成状況に関する分析)

新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通事業者の経営状況の悪化等により、目標年度に目標値の達成は困難な見込みであることから、B と評価した。

(課題の特定)

事業者は新型コロナウイルス感染症の影響等により近年の収支状況が苦しかったこともあり、投資余力が十分回復しておらず、車両入れ替えの進捗が停滞している。R 5 年度時点においては、47 都道府県中 4 都道府県（東京都、千葉県、愛知県、鳥取県）の達成となっており、業界団体へのヒアリングによれば、特に地方部においてタクシー事業者の経営が苦しいために地域差が生じている状況である。

(10) ⑦旅客船のバリアフリー化率 *

目標達成状況の評価 | A

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	48.4%	53.3%	55.0%	56.1%	57.8%	集計中	約 60%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

旅客船のバリアフリー化を推進するため、公共交通事業者等が旅客船の建造等を行う場合に活用可能な「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）」等の予算措置を行っている。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

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、代替建造に合わせて旅客船のバリアフリー化が進められている。また、過年度の実績値の推移の傾向より、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。

(R5 年度末時点 実績：380 隻、総数：657 隻)

(課題の特定)

—

(10) ⑧航空機のバリアフリー化率 *

目標達成状況の評価 | A

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	99.1%	99.7%	100%	100%	100%	集計中	原則 100%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

バリアフリー基準に適合した航空機を導入されるよう、航空会社に対し、継続的に理解と協力を求めている。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

航空機については、現状、実現可能な範囲において、バリアフリーが導入されており、目標値を達成しているため、A と評価した。

(課題の特定)

—

(11) 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*

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	H30 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R12 年度
実績値	17%	—	—	—	19%	—	25%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(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営賃貸住宅の供給

バリアフリー対応の公営住宅等の供給を促進した。(令和5年度新規整備戸数実績:8,317戸)。

既存の公営住宅等のバリアフリー化を促進した。(令和4年度バリアフリー化の図られたストック戸数:1,200,754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5年度整備戸数実績:119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6年度実績:238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6年度実績:12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5年度未登録実績:総登録件数8,294件、総登録戸数287,151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6年度実績:3件)。

○省エネ改修等について補助事業により支援し、促進した。

(令和5年度実績:改修29.4万戸(省エネ改修等を含む)、令和6年度実績:改修45.4万戸(省エネ改修等を含む))

<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省エネ改修等について補助事業により支援し、促進した。

(令和5年度実績:新築13.7万戸、改修29.4万戸、令和6年度実績:新築20.1万戸、改修45.4万戸)

○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6年度実績:7件)。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

高齢者による住宅の改修において資金面等での課題が一定程度存在しており、各種融資・補助・税制等により支援を進めているものの、過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値を達成できない見込みであるためBと評価した。

(課題の特定)

補助事業の支援実績等は年々増加しているところ、上記の課題及び建設費の高騰等が課題となっており、令和12年度の目標値には僅かに及ばないトレンドでの推移となっている。平成30年から令和5年の数値を比較すると2%の増加。

今後も、補助・税制・融資の一体的な支援により、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。

評価結果

(目標達成度合いの測定結果)

④ 進展が大きくない

(判断根拠)

業績指標 23 個のうち、A が 5 個、B が 18 個であって、B とした業績指標を含め全体として進捗しているものの、全 23 業績指標のうち 18 項目において目標を達成しない見込みとなっており、現行の取組を継続した場合、目標達成には相当な期間を要すると考えられることから「④進展が大きくない」と判断する。

(施策全体の総括分析・今後の取組の方向性)

目標達成度合いについては、バリアフリー法に基づく基本方針における第 3 次整備目標に基づき実績値の指標を測定している。同目標では、旅客施設や車両等のバリアフリー化に係る指標について、より高い目標設定に見直しを行ったことに加えて、地方部のバリアフリーや心のバリアフリーの推進、聴覚障害や知的障害など目に見えにくい障害への対応の観点からも指標を定めている。

同目標によって算定を行った結果、業績指標 9 ②④⑤⑦⑧や 10①②③④⑤⑥等において目標年度では目標を達成しない見込みとなっている。これらの主な要因としては、施設・設備においては新設・改修工事等が必要なことからバリアフリー化に一定期間を要することや、人口減少やコロナ禍に伴う利用者の減少、コロナ禍による公共交通事業者の経営状況の悪化による投資余力の不足、地方自治体の予算や人員、ノウハウ不足などが考えられる。

そのため、鉄道駅のバリアフリー料金制度の活用や、事業者や地方公共団体に対する補助金や税制特例措置など、目標達成に向けた一層の取組が必要である。

また、バリアフリー法に基づく基本方針における第 3 次整備目標の目標期間が令和 7 年度までとなっていることから、令和 8 年度を開始年度とする第 4 次整備目標の策定に向け、高齢者・障害当事者団体や、有識者等が参画する検討会において、専門的・具体的にご意見をいただきながら、課題や方向性を整理・検討し、バリアフリー化を推進していく。

外部有識者のコメント

進展が大きくないとの評価だが、そのボトルネックについて対象を事業者、自治体、個人に分けて、検証する必要がある。そもそも目標値が高い、あるいは目標実現の実効性に欠いているところもあるかもしれない。例えば、全ての施設でバリアフリー化を実現するのは難しい。利用者の多い施設から優先的に進めることもあってよい。「移動等円滑化促進方針の作成市町村数」が大きく目標を下回っているのは事業としての優先度が低いからかもしれない。ノウハウの不足など「一般論」に留めずに自治体にヒアリングするなどして実態を把握することが望まれる。本施策については総じて業績指標が多過ぎるようにも思われる。類似した、あるいは進捗度の相関が高い業績指標は整理統合するのも一案ではないか。(国土交通省政策評価会 佐藤 主光)

評価実施時期

令和 7 年 8 月

担当部局名・作成責任者名

・施策目標 3

総合政策局共生社会政策課 課長 小幡 章博

・業績指標 9

担当課：総合政策局共生社会政策課（課長 小幡 章博）

担当課：道路局環境安全・防災課（課長 水野 宏治）

担当課：住宅局建築指導課（課長 松野 秀生）

担当課：都市局公園・緑地景観課（課長 片山 壮二）

担当課：都市局街路交通施設課（課長 筒井 祐治）

担当課：鉄道局都市鉄道政策課（課長 小林 基樹）

関係課：鉄道局技術企画課（課長 中野 智行）

関係課：物流・自動車局旅客課（課長 重田 裕彦）

関係課：港湾局参事官（技術監理・情報化）室（参事官 大岡 秀哉）

関係課：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 指田 徹）

・業績指標 10

担当課：総合政策局共生社会政策課（課長 小幡 章博）

関係課：鉄道局技術企画課（課長 中野 智行）

関係課：物流・自動車局旅客課（課長 重田 裕彦）

関係課：海事局内航課（課長 叶 雅仁）

関係課：航空局航空ネットワーク部航空事業課（課長 庄司 郁）

・業績指標 11

担当課：住宅局住宅戦略官付（住宅戦略官 家田 健一郎）

関係課：住宅局住宅経済・法制課住宅金融室（室長 滝澤 朗）

関係課：住宅局住宅総合整備課（課長 勝又 賢人）

関係課：住宅局安心居住推進課（課長 田中 規倫）

関係課：住宅局住宅生産課（課長 前田 亮）

関連事務事業等

番号	事業名	予算事業 ID
1	総合的なバリアフリー社会の形成の推進	004020

参考指標の達成状況

施策目標：3 総合的なバリアフリー化を推進する

参考指標

(参5) 「心のバリアフリー」の用語の認知度

	初期値	実績値					目標値
	R2年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	約24%	約24%	24.3%	21.4%	21.6%	22.5%	約50%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(参6) 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					目標値
	R2年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	約82%	約82%	86.6%	81.7%	81.3%	84.8%	原則100%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(参7) 「ベビーカーマーク」の認知度

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	38.7%	48.5%	47.1%	43.0%	46.6%	48.1%	50%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

担当部局名・作成責任者名

・参考指標5、6、7

担当課：総合政策局共生社会政策課（課長 小幡 章博）

業績指標登録票

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する		
【業績指標】	<p>(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*</p>	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		<p>①約63%(平成30年度) ②(i)91.9%(令和元年度) (ii)95.1%(令和元年度) (iii)74.0%(令和元年度) (iv)88.6%(令和元年度) ③(i)1,953番線(令和元年度) (ii)447番線(令和元年度) ④約61%(令和元年度) ⑤(i)約63%(平成30年度) (ii)約53%(平成30年度) (iii)約61%(平成30年度) ⑥約67%(平成30年度) ⑦8(令和2年度) ⑧304(令和元年度)</p>	<p>①約70%(令和7年度) ②(i)原則100%(令和7年度) (ii)原則100%(令和7年度) (iii)原則100%(令和7年度) (iv)原則100%(令和7年度) ③(i)3,000番線(令和7年度) (ii)800番線(令和7年度) ④約67%(令和7年度) ⑤(i)約70%(令和7年度) (ii)約60%(令和7年度) (iii)約70%(令和7年度) ⑥約75%(令和7年度) ⑦約350(令和7年度) ⑧約450(令和7年度)</p>

【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2,740km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、(鉄軌道駅においては)18条の2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、(鉄軌道駅においては)18条の2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1)(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2)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)】

【目標値(R7)】

園路及び広場	5,838/9,338=63%
駐車場	3,060/5,798=53%
便所	5,307/8,758=61%

約70%
約60%
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)駐車場の用に供する部分が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。

(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- 2,177/3,245

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 】

- ・「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 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.)
- ・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」

【 備 考 】

【 担 当 課 】	総合政策局共生社会政策課 道路局環境安全・防災課 住宅局参事官(建築企画担当) 都市局公園緑地・景観課 都市局街路交通施設課 鉄道局都市鉄道政策課
【 関 係 課 】	鉄道局技術企画課 物流・自動車局企画・電動化・自動運転参事官室 港湾局参事官(技術監理・情報化)室 航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課

業績指標登録票

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する		
【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)	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		①74.6%(令和元年度) ②61.2%(令和元年度) ③5.5%(令和元年度) ④1,081台(令和元年度) ⑤37,064台(令和元年度) ⑥－(令和元年度) ⑦48.4%(令和元年度) ⑧99.1%(令和元年度)	①約70%(令和7年度) ②約80%(令和7年度) ③約25%(令和7年度) ④約2,100台(令和7年度) ⑤約90,000台(令和7年度) ⑥約100%(令和7年度) ⑦約60%(令和7年度) ⑧原則100%(令和7年度)
【指標の定義】	<p>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。</p> <p>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 公共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 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。</p>		

【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】

①②③④⑤⑥⑦⑧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】

- ・「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 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。
- ・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」

【備考】

【担当課】 総合政策局共生社会政策課

【関係課】 鉄道局技術企画課
鉄道局鉄道事業課
物流・自動車局旅客課
海事局内航課
航空局航空ネットワーク部航空事業課

業績指標登録票

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する		
【業績指標】	(11) 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	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		17% (平成30年度)	25% (令和12年度)
【指標の定義】	<p>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</p>		
【目標設定の考え方・根拠】	<p>・ H28年計画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「新たな住生活基本計画」の計画年度(令和3年度～令和12年度)に合わせて設定。</p> <p>実績値=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 / 65歳以上の者が居住する住宅の総戸数 $= 3,777,496戸 / 22,498,268戸 = 16.79 = 17\%$ 【出典】平成30年住宅・土地統計調査(総務省)より国土交通省独自集計</p>		
【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】	住生活基本計画(全国計画)(令和3年3月19日閣議決定)		
【備考】			
【担当課】	住宅局住宅戦略官付		
【関係課】	住宅局住宅経済・法制課住宅金融室 住宅局住宅総合整備課 住宅局安心居住推進課 住宅局住宅生産課		