

移動等円滑化の目標達成状況について

背景

- 基本方針における第2次目標は令和2年度までを期限としていたため、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、**学識経験者、高齢者・障害者等団体、事業者団体の方々から専門的・具体的なお意見をいただきながら**、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況も踏まえ、令和2年12月に**新たな目標をとりまとめた**。

（第8回検討会：令和元年11月15日、第9回検討会：令和2年1月16日、第10回検討会：令和2年6月17日、第11回検討会：令和2年11月18日）

第3次目標の設定に向けた見直しの視点

- ・第2次目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。
- ・第3次目標については、**ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進**していく観点から、**以下の点に留意**。
 - 各施設等について**地方部を含めたバリアフリー化**の一層の推進
（平均利用者数（※1）が2,000人以上3,000人未満/日であって基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加）
 - **聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー**の進捗状況の見える化
（旅客施設のバリアフリー指標として、案内設備（文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等）を明確に位置付け）
 - **マスタープラン・基本構想の作成**による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
 - 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる**「心のバリアフリー」**（※2）の推進

※1：新型コロナウイルス感染症のような特殊な外的要因により、年度によっては前年度に比べ著しく増減する可能性があることから、適切に補正した結果（例えば、過去3年度における平均値を用いる）も考慮したうえで、取り組む

※2：「ユニバーサルデザイン2020行動計画」（平成29年2月ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定）において、「心のバリアフリー」を体現するためのポイントとして、「障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること」、「障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。」及び「自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。」が挙げられている

目標期間

- ・第2次目標：平成23年度（2011年度）から令和2年度（2020年度）までの10年間
- ・第3次目標：社会資本整備重点計画等の計画期間、バリアフリー法に基づく基本構想等の評価期間、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等を踏まえ、時代の変化により早く対応するため、**5年間**とした。（※3）

※3：新型コロナウイルス感染症による更なる影響、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、次期目標期間内であっても、必要に応じて目標の見直しに努める

- バリアフリー法に基づく基本方針に定められた2025年度までの**第3次整備目標の達成状況（2022年度末）は下記のとおり。**
（なお、参考値及び現状値については、小数第1位を四捨五入。）

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2022年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等	
鉄軌道	3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約93%	約94%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> 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可能な限りの整備を行う その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める 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れることを確認しつつ、可能な限りプラットフォームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約38%	約43%	原則 100%	
		案内設備※3	約75%	約77%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%	原則 100%	
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数		2,192番線 (334番線)	2,484番線 (493番線)	3,000番線 (800番線)	<ul style="list-style-type: none"> カック内は、10万人以上/日の駅の番線数（内数表記） 	
鉄軌道車両		約49%	約57%※5※6	約70%※7	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線車両について、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 	
バス	3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日のバスターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約91%	約93%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約91%	約86%	原則 100%	
		案内設備※3	約73%	約77%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約71%	約71%	原則 100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約68%※5	約80%	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化
		リフト付きバス（適用除外車両）	約6%	約7%※5	約25%	
		空港アクセスバス※8	約32%	約40%※5	約50%	
貸切バス車両		1,066台	1,157台	約2,100台		

2025年度末までの目標			2020年度末 (参考値)	2022年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
タクシー	福祉タクシー車両		41,464台	45,311台※5	約90,000台	
		ユニバーサルデザインタクシーの割合	-	約19%※5※9 【別紙参照】	約25%	・各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする
旅客船	2,000人以上/日の旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	100%	約93%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> 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地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 その他、地域の実情にかんがみ、利用者のみならず利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	約67%	原則 100%	
		案内設備※3	約89%	約53%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約89%	約85%	原則 100%	
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)		約53%	約56%※5	約60%	<ul style="list-style-type: none"> 2,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は、構造等の制約条件を踏まえて可能な限りバリアフリー化 その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
航空	2,000人以上/日の航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	約95%	約93%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	約98%	原則 100%	
		案内設備※3	100%	約93%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	100%	100%	原則 100%	
	航空機		約99%	100%※5	原則 100%	
道路	重点整備区域内の主要な生活関連経路を構成する道路		約67%	約71%	約70%	
都市公園	規模の大きい概ね2ha以上の都市公園におけるバリアフリー化率	園路及び広場	約64%	約64%	約70%	<ul style="list-style-type: none"> その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		駐車場	約55%	約56%	約60%	
		便所	約62%	約63%	約70%	

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2022年度末 (現状値)	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
路外駐車場	特定路外駐車場	約71%	約72%	約75%	
建築物	床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物	約62%	約64%	約67%	<ul style="list-style-type: none"> 床面積の合計が2,000㎡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整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 公立小学校等については、文部科学省において目標を定め、障害者対応型便所やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する
信号機等	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のバリアフリー化率	約98%	約98%	原則 100%	
	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、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音響信号機及びエスコートゾーンの設置率	-	約56%	原則 100%	
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	11自治体	34自治体	約350自治体	(※全市町村(約1,740)の2割程度に相当)
	移動等円滑化基本構想の作成	309自治体	321自治体	約450自治体	(※2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村(約730)の6割に相当)
心のバリアフリー	「心のバリアフリー」の用語の認知度※10	約24%	約21%	約50%	<ul style="list-style-type: none"> 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な環境を整備する
	高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合※10	約82%	約82%	原則 100%	

※1 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）への適合をもって算定。
 ※2 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定。
 ※3 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第10条～12条への適合をもって算定。
 ※4 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。また、トイレを設置している施設における割合。
 ※5 各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。
 ※6 2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け）への適合状況。
 ※7 2020年4月に施行された新たなバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か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。
 ※8 1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設（指定空港（27空港））へのバス路線運行系統の総数における、バリアフリー化した車両を含む運行系統数の割合。
 ※9 各都道府県の総車両数の合計に対するユニバーサルデザインタクシー車両数の合計の割合。
 ※10 インターネットモニターアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」による。

● 各都道府県におけるタクシー及びユニバーサルデザインタクシーの車両数並びに総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの割合は下記のとおり。（目標：各都道府県において総車両数の約25%を達成）

都道府県	総車両数※	UDタクシー車両数	総車両数に対する割合	都道府県	総車両数※	UDタクシー車両数	総車両数に対する割合
北海道	9,359	1,368	14.6%	滋賀	1,085	72	6.6%
青森	2,337	174	7.4%	京都	5,843	604	10.3%
岩手	1,995	62	3.1%	大阪	14,509	1,351	9.3%
宮城	3,547	216	6.1%	兵庫	6,386	562	8.8%
秋田	1,052	40	3.8%	奈良	989	56	5.7%
山形	1,196	87	7.3%	和歌山	1,296	87	6.7%
福島	2,094	186	8.9%	鳥取	565	194	34.3%
茨城	2,510	97	3.9%	島根	970	37	3.8%
栃木	1,654	157	9.5%	岡山	2,744	151	5.5%
群馬	1,412	76	5.4%	広島	4,956	352	7.1%
埼玉	5,610	1,021	18.2%	山口	2,157	50	2.3%
千葉	5,587	1,230	22.0%	徳島	922	9	1.0%
東京	30,138	17,322	57.5%	香川	1,385	38	2.7%
神奈川	9,577	1,681	17.6%	愛媛	1,853	66	3.6%
山梨	812	66	8.1%	高知	1,022	61	6.0%
新潟	2,425	183	7.5%	福岡	8,651	1,131	13.1%
富山	764	110	14.4%	佐賀	983	89	9.1%
石川	1,650	130	7.9%	長崎	2,299	135	5.9%
長野	2,268	137	6.0%	熊本	2,801	109	3.9%
福井	840	87	10.4%	大分	1,945	279	14.3%
岐阜	1,698	182	10.7%	宮崎	1,837	69	3.8%
静岡	4,385	596	13.6%	鹿児島	2,884	132	4.6%
愛知	7,471	1,857	24.9%	沖縄	3,467	476	13.7%
三重	1,111	97	8.7%	合計	173,041	33,272	19.2%

※ 輸送実績報告（旅客自動車運送事業等報告規則第2条の規定による報告）より。

(参考) 公立小中学校等施設におけるバリアフリー化の加速について

- 令和2年5月のバリアフリー法の改正により、**既存公立小中学校等施設のバリアフリー化が努力義務化**されたことを踏まえ、文部科学省では、**令和7年度末までの整備目標を設定し、取組の加速を要請。**
- 学校設置者は、**関係部局との連携**を図りながら**整備計画を策定し、計画的な取組を加速**することが必要。具体的には、**要配慮児童生徒の入学予定情報等を早めに収集しつつ、あらゆる機会を捉えて学校施設のバリアフリー化を図るとともに、長寿命化改修等の大規模改修時には、施設全体のバリアフリー化を進めることが重要。**
- 文部科学省では、令和3年度から、バリアフリー化のための改修事業について**国庫補助率を1/3から1/2に引き上げ。**

●バリアフリー化率の現状と、令和7年度末までの国の目標

対象		令和2年度	令和4年度	令和7年度末までの目標	
バリアフリースイレ	校舎	65.2%	70.4%	避難所に指定されている全ての学校 ※に整備する ※令和4年度調査時点で総学校数の約93%(校舎)、 約98%(屋内運動場)に相当	
	屋内運動場	36.9%	41.9%		
スロープ等による 段差解消	門から建物の前まで	校舎	78.5%	全ての学校 に整備する	
		屋内運動場	74.4%		77.9%
	昇降口・玄関等から 教室等まで	校舎	57.3%		61.1%
		屋内運動場	57.0%		62.1%
エレベーター (1階建ての建物のみ保有する学校を含む)	校舎	27.1%	29.0%	要配慮児童生徒等が在籍する全ての学校 ※に整備する ※令和4年度調査時点で総学校数の約41%(校舎)、 約76%(屋内運動場)に相当	
	屋内運動場	65.9%	70.5%		