第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

①鉄軌道駅

2025年度末までの目標		現状値 2022年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
3,000人以上/日の鉄軌道駅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	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に、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ホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
	転落防止設備	約83%	原則 100%	
	視覚障害者誘導用ブロック	約43%	原則 100%	
	案内設備	約77%	原則 100%	
	障害者用トイレ	約92%	原則 100%	
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数		2,484番線 (493番線)	3,000番線 (800番線)	・カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数（内数表記）

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

（鉄軌道駅におけるバリアフリー化について）

- 鉄軌道駅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令和7年度まで（目標年度）に目標値は達成しない見込みである。
- 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存在しているためである。

（ホームドア・可動式ホーム柵について）

- 鉄軌道駅全体のホームドアの整備番線数は、概ね順調に推移しており、番線数での集計をしている令和元年度からの推移を考慮すると目標年度の令和7年度までに目標値は概ね達成できる見込みである。
- 一方、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、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ており、10万人以上の鉄軌道駅数が令和元年度285駅から令和4年度212駅に減少しているため、目標達成は難しい状況である。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 現在「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」にて鉄道部門としての方向性を検討中。
 - ・10/9 : 第2回検討会開催（当事者団体等ヒアリング）
 - ・12/10 : 第3回検討会開催（目標や施策の方向性案）
 - ・2月（予定） : 第4回検討会開催（とりまとめ）

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

②鉄軌道車両

2025年度末までの目標	現状値 2022年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
鉄軌道車両	約57%	約70%	・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

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 令和5年度以降もこの平均増加量（約4.2%）で推移した場合、令和7年度時点で約69%となり、目標年度において目標値（約70%）にわずかに届かないものの、概ね達成できる想定。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別に検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 現在「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」にて鉄道部門としての方向性を検討中。
 - ・10/9 : 第2回検討会開催（当事者団体等ヒアリング）
 - ・12/10 : 第3回検討会開催（目標や施策の方向性案）
 - ・2月（予定） : 第4回検討会開催（とりまとめ）

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

③バスターミナル

2025年度末までの目標		現状値 2023年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
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	90.7%	原則 100%	・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	86.0%	原則 100%	
	案内設備	79.1%	原則 100%	
	障害者用トイレ	72.2%	原則 100%	

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 年々整備目標値は増加しているが現期間での目標達成は難しい見込みである。
- 事業者は経営体力も高くないことから整備にかかる費用を確保することが困難といった現状がある。特にターミナル施設自体が老朽化していることもあり、施設自体の改修のタイミングにあわせて各バリアフリー設備を整備することを考え、早急な整備がなされないと思慮する。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 年々整備目標値は増加しているが、事業者の経営体力を踏まえ、事業継続を優先する状況により、現期間では目標達成が見込めない状況であるため、原則 100%の目標に向けて引き続き推進していく。
- 一方で、ハード面の数値目標以外の項目等においてどのような対応が可能か検討。
（例）整備されていない施設の場合は人的介助を配備するなど

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

④バス車両

2025年度末までの目標		2023年度時点現 状値	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
乗合バス	ノンステップバス	68.0%	約80%	(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)
	リフト付きバス等	6.5%	約25%	
	空港アクセスバス	40.1%	約50%	
貸切バス		1,157台	約2,100台	

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- バス車両についていずれの目標についても、以下の理由から期限までの達成は困難と思料。
 - ・コロナ等の打撃を受けており、いずれの事業者も投資を行う金銭的余裕がない。
 - ・バリアフリー対応した車両は通常の車両と比べて高価であり、購入できない。
 - ・バリアフリー対応した車両は通常の車両と比べて客席数が減り、車両運用上の効率が良くない。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- ノンステップバスについては、目標を上げる方向で関係者と協議中。
- リフト付きバス等については、多くの場合に代替輸送手段があることから、現実的な目標に改める方向で関係者と協議中。
- 空港アクセスバスについては、基本的にリフト付きバス等によるバリアフリーを図るが、上記のリフト付きバス等と比較してより早急にバリアフリー対応の必要があることを鑑みて、目標を上げる方向で関係者と協議中。
- 貸切バスについては、達成状況が進展するよう、取組の内容等について検討する。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑤ タクシー車両

2025年度末までの目標		現状値 2023年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
福祉タクシー	車両数	45,311台	約90,000台	
	ユニバーサルデザインタクシーの割合	4%	100%	・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

（そのほか達成状況に関する補足）

- 東京都と鳥取県の2都県がユニバーサルタクシーの割合25%を達成。全国平均は19.2%（参考値）

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 福祉タクシーについて、いずれの目標についても、以下の理由から期限までの達成は困難と思料。
 - ・コロナ等の打撃を受けており、いずれの事業者も投資を行う金銭的余裕がない。
 - ・バリアフリー対応した車両は通常の車両と比べて高価であり、購入できない。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別々検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- いずれの目標についても、達成状況が進展するよう、取組の内容等について検討する。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑥旅客船ターミナル

2025年度末までの目標		現状値 2022年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
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	約93%	原則 100%	・ 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	約67%	原則 100%	
	案内設備	約53%	原則 100%	
	障害者用トイレ	約85%	原則 100%	

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 未達成の施設においても、ターミナルの建て替え工事等に合わせて対応する計画としており、順次達成する見込み。
- 視覚障害者誘導用ブロックや案内設備（視覚障害者のための触知図案内板）が設置されていない旅客船ターミナルでは、職員巡回等により障害者の方を案内する等のソフト対策を並行的に実施している。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 引き続き、現行目標に基づくバリアフリー化を推進するとともに、ハード面の対応が未達成の施設でのソフト対策の充実化について進める。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑦旅客船

2025年度末までの目標	現状値 2022年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
旅客船（旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）	56.1%	約60%	・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

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 2025年度までには概ね目標を達成する見込み。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別ニ検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 代替建造の進捗を踏まえ、現行60%の目標値を上げる方向で検討中。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑧航空旅客ターミナル

2025年度末までの目標		現状値 2023年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
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	100%	原則 100%	・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	97.6%	原則 100%	
	案内設備	95.2%	原則 100%	
	障害者用トイレ	100%	原則 100%	

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 現状対象となっている航空旅客ターミナルにおいては、ほぼ100%達成している状況である。
- 未達成となっている航空旅客ターミナル（2空港）においても、2025年度末までに不適合の改善に向けた設備改修が検討・予定されている。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 引き続き、現行目標に基づくバリアフリー化を推進するとともに、数値目標以外の目標等に関して、関係協会と協議中。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑨航空機

2025年度末までの目標	現状値 2023年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
航空機	100%	原則 100%	

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- バリアフリー化された航空機の割合は、順調に推移し、2021年度末に目標を達成した。
- 新たに導入される機材についても、バリアフリー化されたものになるよう、各航空会社に要請を行っている。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別々検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 航空機におけるバリアフリー設備については、現状、実現可能な範囲で導入されており、引き続き同水準に適合した航空機の導入を進めることとし、現行の水準（原則 100%）を維持する。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑩道路

2025年度末までの目標	現状値 2023年度時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
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 71%	約70%	

（そのほか達成状況に関する補足）

- 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の策定・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、病院等を結ぶ道路等において、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、踏切道におけるバリアフリー対策等の歩行空間のバリアフリー化を推進。

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 特定道路におけるバリアフリー化率は 2023 年度末時点で約 71%であり、基本方針に定めた整備目標である 2025 年度末の約 70%を達成済み。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- これまでの整備実績と同程度のペースによる目標値を設定し、特定道路のバリアフリー化を図る。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑪都市公園・路外駐車場

2025年度末までの目標		現状値 2022年度末時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
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	64%	約70%	・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	56%	約60%	
	便所	63%	約70%	
特定路外駐車場		72.1%	約75%	

（そのほか達成状況に関する補足）

（都市公園について）

- 令和4年3月には都市公園の移動等円滑化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について具体的な内容を解説するなど、ガイドラインを充実させ、令和5年3月には事例集を作成、周知した。

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

（都市公園について）

- 都市公園の駐車場のバリアフリー化率の目標については、平成30年度から令和4年度にかけて3%増加しており、概ね目標年度に目標値を達成する見込み。
- 園路及び広場、便所のバリアフリー化率の目標については、平成30年度から令和4年度にかけてそれぞれ、1%、2%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。
- この要因としては、効率的な事業実施の観点から、施設の老朽化対策に合わせてバリアフリー化工事をする場合が多く、予算制約の中で、老朽化対策が優先される遊具等に比べて、進捗が遅れていることが考えられる。

（路外駐車場について）

- 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4年度にかけて67.1%から72.1%に増加しており、目標年度での目標値は達成できる見込みである。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

（都市公園について）

- 目標値を設定している3施設についてはバリアフリー法施行令に定められた特定公園施設のうち多くの利用が想定される施設であり、引き続き普及の取組を続ける必要があることから、現行の目標を継続する予定であるが、他分野の動向も踏まえ、必要に応じて目標の見直しの検討を行う。

（路外駐車場について）

- 特定路外駐車場移動等円滑化基準（省令）改正により、車椅子利用者駐車施設の整備水準は引き上げ予定。そのため、今年度実施中の特定路外駐車場の調査により、改正後の適合率も把握し、新たな目標値を設定予定。基準が厳しくなることから、適合率は現行より低下することを想定。当該調査結果を踏まえて第4次目標を設定予定。

- ・ 令和6年9月：改正省令公布
- ・ 令和7年3月頃：令和5年度末時点の特定路外駐車場調査結果判明（第4次整備目標に反映）
- ・ 令和7年6月：改正省令施行

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑫建築物

2025年度末までの目標	現状値 2023年度末時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物	64% (令和5年度時点)	約67%	・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

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 着工数が減少しているため、目標値を約1pt下回る見込み。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物のバリアフリー化率の目標値を引き上げる。
- 建築物を建築する際の当事者参画に関する目標について検討する。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑬信号機等

2025年度末までの目標	現状値 2023年度末時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
①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99%	原則100%	
②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66%	原則100%	

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

（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について）

- 現時点において、目標をほぼ達成している。引き続き、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路における信号機等のバリアフリー化を推進し、原則100%を目標に整備を進めていく。

（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について）

- 令和7年度末には、目標をおおむね達成できる見込みである。現行目標で新たに追加された指標であり、現在、目標の達成に向けて着実に整備を推進している。引き続き、原則100%を目標に整備を進めていく。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別口検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 警察庁の整備箇所については、市町村が作成する基本構想数に比例して増加するものである。第3次目標については、おおむね達成できる見込みではあるが、現在の基本構想数を踏まえると、今後、更に基本構想が作成されていくことが想定され、それに伴い、現行目標の対象箇所も増加していくこととなるため、引き続き、現行目標に基づく整備事業を推進するとともに、既に整備した箇所に対する維持管理を適切に行うことが次期指針においても必要であると考えられる。

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑭基本構想等

2025年度末までの目標	現状値 2023年度末時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
移動等円滑化促進方針の作成	44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	325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）

（そのほか達成状況に関する補足）

- 「移動等円滑化促進方針（マスタープラン）」及び「移動等円滑化基本構想（基本構想）」の作成促進に向けては、
 - ・マスタープラン及び基本構想の作成の際活用できるガイドラインの作成・周知
 - ・地方公共団体向けのセミナー等の開催や、個別の働きかけ 等を実施

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

- 現時点（2023年度末時点）で、目標値に対する達成度は、「移動等円滑化促進方針の作成」については、13%（44自治体／350自治体）、「移動等円滑化基本構想の作成」については、72%（325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、2025年度末の目標の達成は難しい見込み。
- 目標の達成が難しい要因としては、市町村において予算や人員、ノウハウの不足等が課題となっていると考えられる。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別々検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- あり方検討会主要課題①において検討中
（主な論点）
 - ・移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想の策定数
 - ・計画策定後の見直し等の継続性や当事者参画など質の部分の評価 等

第4次目標の設定の方向性（案）

1. 現行目標（第3次目標）の達成状況

⑮心のバリアフリー

2025年度末までの目標	現状値 2022年度末時点	2025年度末 数値目標	数値目標以外の目標等
「心のバリアフリー」の用語の認知度	約21%	約50%	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できている人の割合	約82%	原則 100%	

2. 達成見込み・分析（達成していない場合はその理由）

（心のバリアフリーについて）

- 令和3年度から令和4年度にかけては、「用語の認知度」及び「理解して行動できている人の割合」については、若干減少しており、令和7年度までの目標値の達成は難しい見込みである。
- 現状値の進捗が思わしくない理由としては、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催前と比べて「心のバリアフリー」という言葉そのものと「心のバリアフリー」を体現する行動ともに接する機会が減ったことや周知啓発が不十分だったことなどが要因として考えられる。

3. 第4次目標の設定の方向性（あり方検討会と別ニ検討会等を設けている場合はそのスケジュールも記載）

- 「心のバリアフリー」の3つの体現ポイントの理解度等をベースとした整備目標の設定について検討。