

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

<総論>

- **バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について**
- **基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要**

<各論>

- **旅客施設**
- **車両等**
- **道路**
- **都市公園**
- **路外駐車場**
- **建築物**
- **信号機等**
- **移動等円滑化促進方針・基本構想**
- **心のバリアフリー**

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

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・具体的なご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ベ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（2023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)	2023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%	・ 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
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約38%	約45%	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をふまえて可能な限りバリアフリー化
		案内設備※3	約75%	約77%	原則 100%	・ 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
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%	原則 100%	・ 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
	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)	2,647番線 (559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）
	鉄軌道車両		約49%	約60%※5※6	約70%※7	・ 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%	・ 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79%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約71%	約72%	原則 100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約71%※5	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（適用除外車両）	約6%	約9%※5	約25%	
		空港アクセスバス※8	約32%	約41%※5	約50%	
	貸切バス車両		1,066台	1,229台	約2,100台	

2025年度末までの目標			2020年度末 (参考値)	2023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	ユニバーサルデザインタクシーの割合	41,464台	52,553台※5	約90,000台	
			-	約9%※5※9 【別紙参照】	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
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94%	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※2	100%	約82%	原則 100%	
		案内設備※3	約89%	約65%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約89%	約94%	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58%※5	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
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%	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※2	100%	約98%	原則 100%	
		案内設備※3	100%	約95%	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%※11	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	約55%	約56%※11	約60%	
		便所	約62%	約63%※11	約70%	

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2023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75%【P】	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%	- 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99%	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66%	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	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	309自治体	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)
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22%	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ができていない人の割合※10	約82%	約81%	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）及び鉄軌道駅に限っては公共交通移動等円滑化基準第18条の2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 タクシーの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。

※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。

※11 2022年度末の値。

- 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	8,843	1,587	17.9%	滋賀	1,083	82	7.6%
青森	2,245	205	9.1%	京都	5,634	730	13.0%
岩手	1,941	72	3.7%	大阪	14,265	2,179	15.3%
宮城	3,478	293	8.4%	兵庫	6,200	824	13.3%
秋田	1,001	41	4.1%	奈良	956	75	7.8%
山形	1,140	99	8.7%	和歌山	1,274	112	8.8%
福島	2,126	254	11.9%	鳥取	535	179	33.5%
茨城	2,411	130	5.4%	島根	934	44	4.7%
栃木	1,626	185	11.4%	岡山	2,533	186	7.3%
群馬	1,373	84	6.1%	広島	4,844	451	9.3%
埼玉	5,294	1,230	23.2%	山口	2,045	57	2.8%
千葉	5,505	1,563	28.4%	徳島	912	10	1.1%
東京	29,938	19,530	65.2%	香川	1,361	62	4.6%
神奈川	9,494	2,141	22.6%	愛媛	1,809	88	4.9%
山梨	814	98	12.0%	高知	1,011	91	9.0%
新潟	2,379	231	9.7%	福岡	8,395	1,431	17.0%
富山	688	132	19.2%	佐賀	965	113	11.7%
石川	1,635	166	10.2%	長崎	2,228	139	6.2%
長野	2,216	157	7.1%	熊本	2,672	102	3.8%
福井	819	94	11.5%	大分	1,936	320	16.5%
岐阜	1,665	250	15.0%	宮崎	1,796	98	5.5%
静岡	4,301	687	16.0%	鹿児島	2,801	142	5.1%
愛知	7,203	2,228	30.9%	沖縄	3,453	604	17.5%
三重	1,059	132	12.5%	合計	168,836	39,708	23.5%

※ 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。

<総論>

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

<各論>

● 旅客施設

● 車両等

● 道路

● 都市公園

● 路外駐車場

● 建築物

● 信号機等

● 移動等円滑化促進方針・基本構想

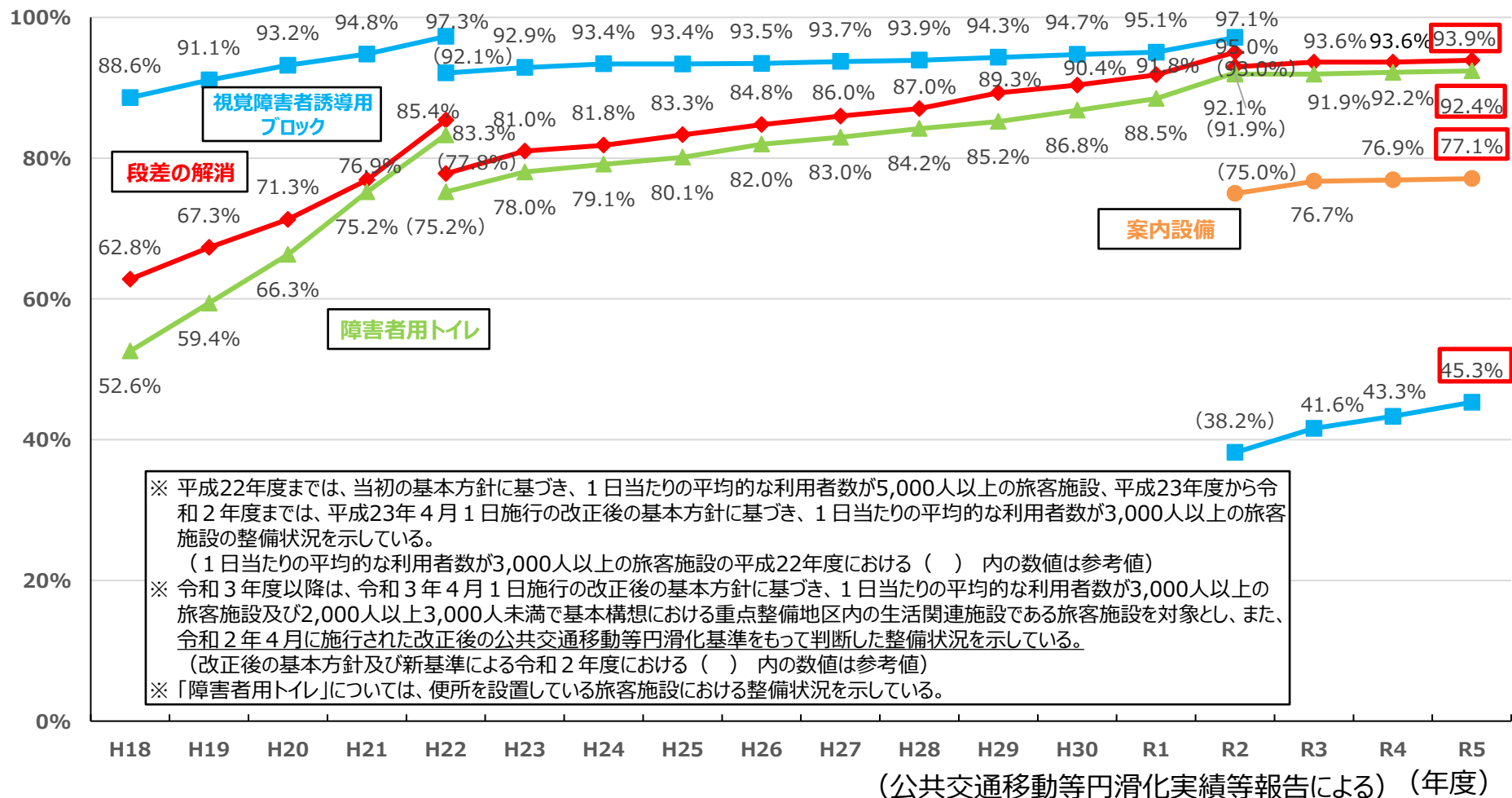
● 心のバリアフリー

※地域については地方運輸局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 北海道 (北海道)
- 東北 (青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県)
- 関東 (茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県)
- 北陸信越 (新潟県、長野県、富山県、石川県)
- 中部 (静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、福井県)
- 近畿 (滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県)
- 中国 (鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)
- 四国 (徳島県、香川県、愛媛県、高知県)
- 九州 (福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)
- 沖縄 (沖縄県)

鉄軌道駅のバリアフリー化の推移（全国）

平均利用者が3,000人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上3,000人/日未満の鉄軌道駅のバリアフリー化率については、令和7年度までに原則として全てについて、移動等円滑化を実施することとしている。令和5年度末までに、段差の解消については約94%、障害者用トイレについては約92%、案内設備については約77%、視覚障害者誘導用ブロックについては約45%の達成率であった。



鉄軌道駅のバリアフリー状況（地域別）

（目標値：100%/2025年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総施設数	102	107	1,534	73	431	904	132	22	227	14	3,546
（うちトイレ設置駅数）	88	102	1,472	62	392	873	85	18	197	14	3,303
段差の解消（駅数）	89	101	1,479	59	395	866	113	18	197	14	3,331
総施設数に対する割合	87.3%	94.4%	96.4%	80.8%	91.6%	95.8%	85.6%	81.8%	86.8%	100%	93.9%
視覚障害者誘導用ブロック（駅数）	97	47	741	35	166	278	72	11	158	2	1,607
総施設数に対する割合	95.1%	43.9%	48.3%	47.9%	38.5%	30.8%	54.5%	50.0%	69.6%	14.3%	45.3%
案内設備	99	43	1,350	28	355	664	49	8	125	14	2,735
総施設数に対する割合	97.1%	40.2%	88.0%	38.4%	82.4%	73.5%	37.1%	36.4%	55.1%	100%	77.1%
障害者用トイレの設置（駅数）	85	96	1,411	52	343	817	66	16	152	14	3,052
うちトイレ設置駅数に対する割合	96.6%	94.1%	95.9%	83.9%	87.5%	93.6%	77.6%	88.9%	77.2%	100%	92.4%

※バリアフリー化率が全国平均より高い地域を赤塗り、低い地域を青塗りとする（以下、同じ）

現状の分析

- 令和4年度から5年度にかけて、各対象施設の進捗状況は以下の通り。
 - 段差解消：0.3%増（93.6→93.9%）
 - 視覚障害者誘導用ブロック：2.0%増（43.3→45.3%）
 - 障害者用トイレ：0.2%増（92.2→92.4%）
 - 案内設備：0.2%増（76.9→77.1%）
- なお、令和3年度以降の実績値は、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、旅客施設の範囲を拡大し、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。
- 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年度までに目標は達成しない見込みである。
- これは、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。

今後の取組

- ✓ 令和3年12月に鉄道駅バリアフリー料金制度を創設するとともに、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー設備の整備について、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充した。
- ✓ 都市部では本料金制度（令和7年1月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄軌道駅のバリアフリー化を加速していく。

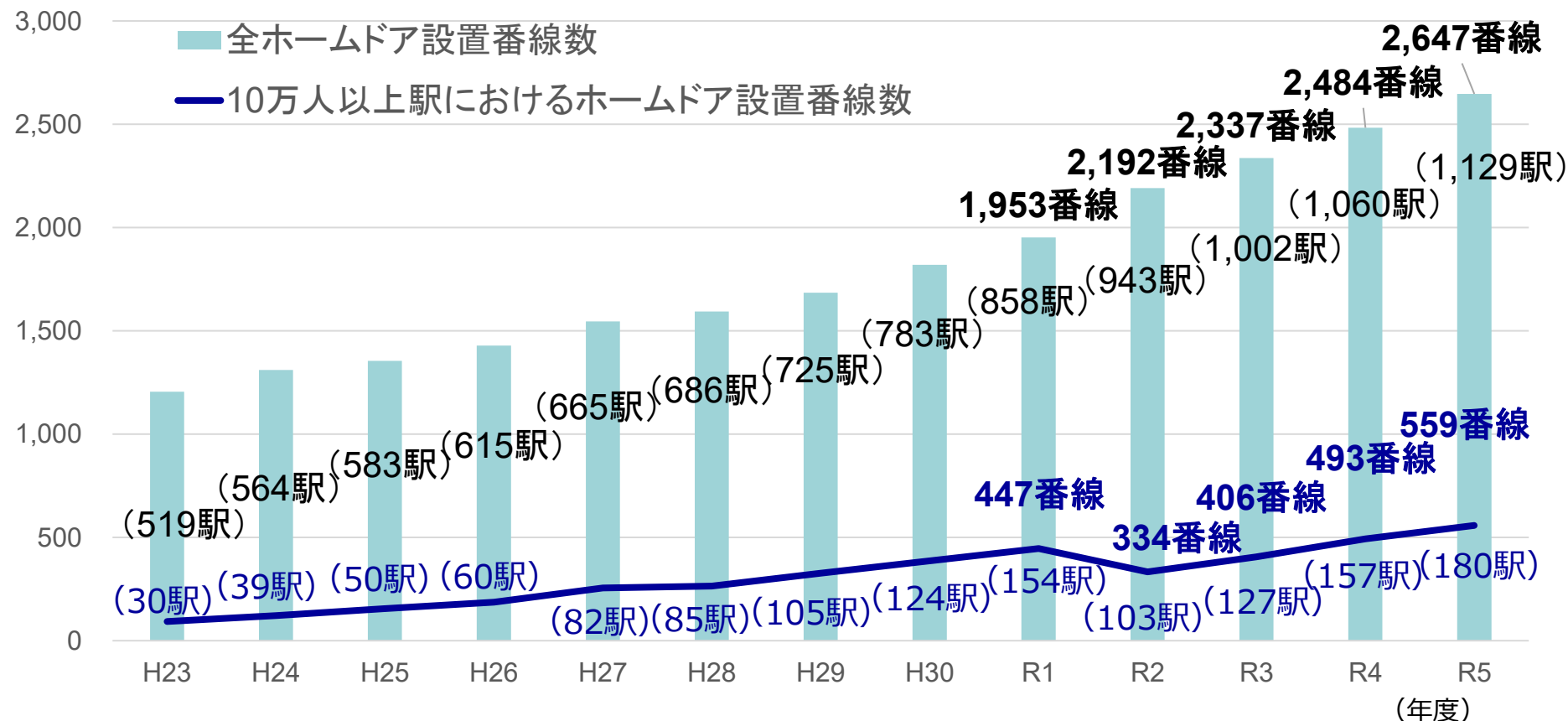
【鉄道駅におけるバリアフリー化の推進に関する予算（R7年度予算案）】

- ・都市鉄道整備事業費補助（地下高速鉄道）：予算額152.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
- ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額20.6億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・鉄道施設総合安全対策事業費補助：予算額45.3億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・地域公共交通確保維持改善事業：総合政策局予算額209.1億円の内数（補助率：1/3）
- ・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額6.7億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

ホームドアについては、令和7年度までに、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち、平均利用者数が1日10万人以上の鉄軌道駅においては800番線を整備することとしている。

令和5年度末までに、鉄軌道駅全体では2,647番線、平均利用者数が1日10万人以上の鉄軌道駅では559番線の達成状況であった。

(番線数)



※1 平成30年度以前はホームドア設置番線数を集計していないため、グラフの高さは駅数から推計

※2 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、令和2年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数（番線数）」が減少。

現状の分析

- ホームドアについては、バリアフリー法に基づく基本方針により、転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備するという目標となっている。
- ホームドアの整備は順調に進んでおり、鉄軌道駅全体では、前年度より163 番線増加し、2647番線、平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅では、前年度より66番線増加し、559番線となっている。
- 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、これまでの推移を考慮すると、令和7年度までに目標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、目標達成が難しい状況である。これは、新型コロナウイルスの影響前の水準まで鉄道利用者数が回復しておらず、対象となる平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅の数が令和元年度285駅に対し令和5年度235駅となっているためである。

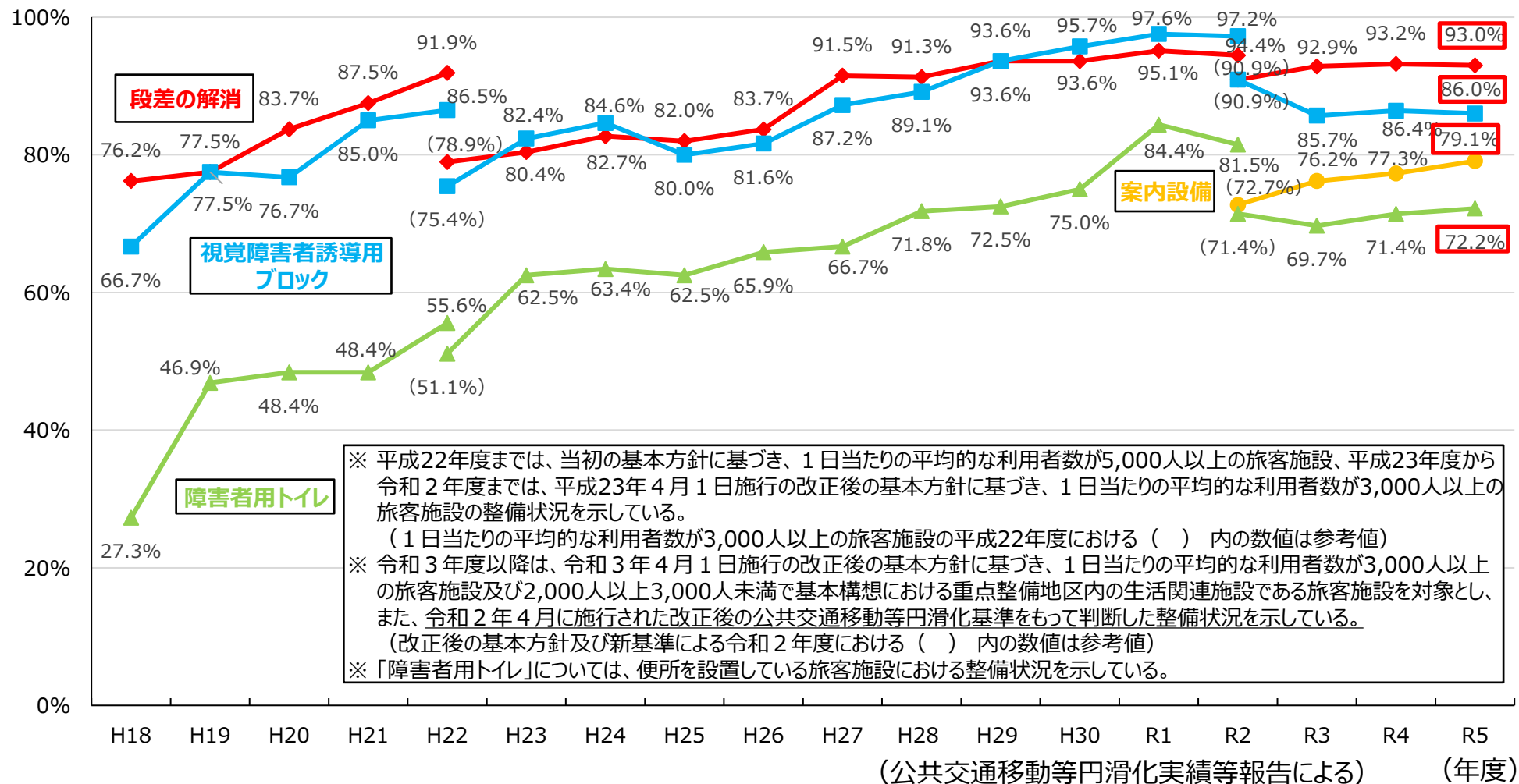
今後の取組

- ✓ 令和3年12月に鉄道駅バリアフリー料金制度を創設するとともに、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のホームドア整備について、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充した。
- ✓ 都市部では本料金制度（令和7年1月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄軌道駅のホームドア整備を加速していく。

【ホームドアの更なる整備促進に関する予算（R7年度予算案）】

- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額152.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
- ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額20.6億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・鉄道施設総合安全対策事業費補助：予算額45.3億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

平均利用者が3,000人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上3,000人/日未満のバスターミナルのバリアフリー化率については、令和7年度までに原則として全てについて、移動等円滑化を実施することとしている。令和5年度末までに、段差の解消については約93%、障害者用トイレについては約72%、案内設備については約79%、視覚障害者誘導用ブロックについては約86%の達成率であった。



バスターミナルのバリアフリー状況（地域別）

（目標値：約100%／2025年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
バスターミナル数	13	1	6	2	4	3	1	-	12	1	43
（うちトイレ設置ターミナル数）	11	1	2	2	4	2	1	-	12	1	36
段差の解消（施設数）	11	1	6	2	4	3	1	-	11	1	40
割合	84.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	91.7%	100.0%	93.0%
視覚障害者 誘導用ブロック（施設数）	11	1	5	2	4	2	1	-	10	1	37
割合	84.6%	100.0%	83.3%	100.0%	100.0%	66.7%	100.0%	-	83.3%	100.0%	86.0%
案内設備（施設数）	8	-	6	-	4	3	1	-	11	1	34
割合	61.5%	-	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	-	91.7%	100.0%	79.1%
障害者トイレの設置 （施設数）	4	1	1	2	4	2	1	-	10	1	26
割合	36.4%	100.0%	50.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	83.3%	100.0%	72.2%

現状の分析

- 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、旅客施設の範囲を拡大し、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。
- 各指標の状況は以下のとおり。
 - ・ 段差解消 : 令和4年度から令和5年度にかけて0.2%減少
 - ・ 視覚障害者誘導ブロック : 令和4年度から令和5年度にかけて0.4%減少
 - ・ 案内設備 : 令和4年度から令和5年度にかけて1.8%増加
 - ・ 障害者用トイレ : 令和4年度から令和5年度にかけて0.8%増加
- 令和5年度の各項目の実績値は、新型コロナウイルスの影響が徐々に収束し、利用者増による集計対象となる総施設数が増加した一方、大規模改修等のため休廃止するバスターミナルがあるなど、集計対象である旅客施設総施設数が前年度から変動した影響を受けている。
- バスターミナル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、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。
- 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存在しているためである。

今後の取組

- ✓ 新型コロナウイルスの影響により減少していたバスターミナルの利用者が少しずつ回復し、インバウンド需要にて利用者が増加傾向にあることから、各種支援制度の活用を事業者に促し、目標達成に向けてバスターミナルのバリアフリー化の推進を図る。

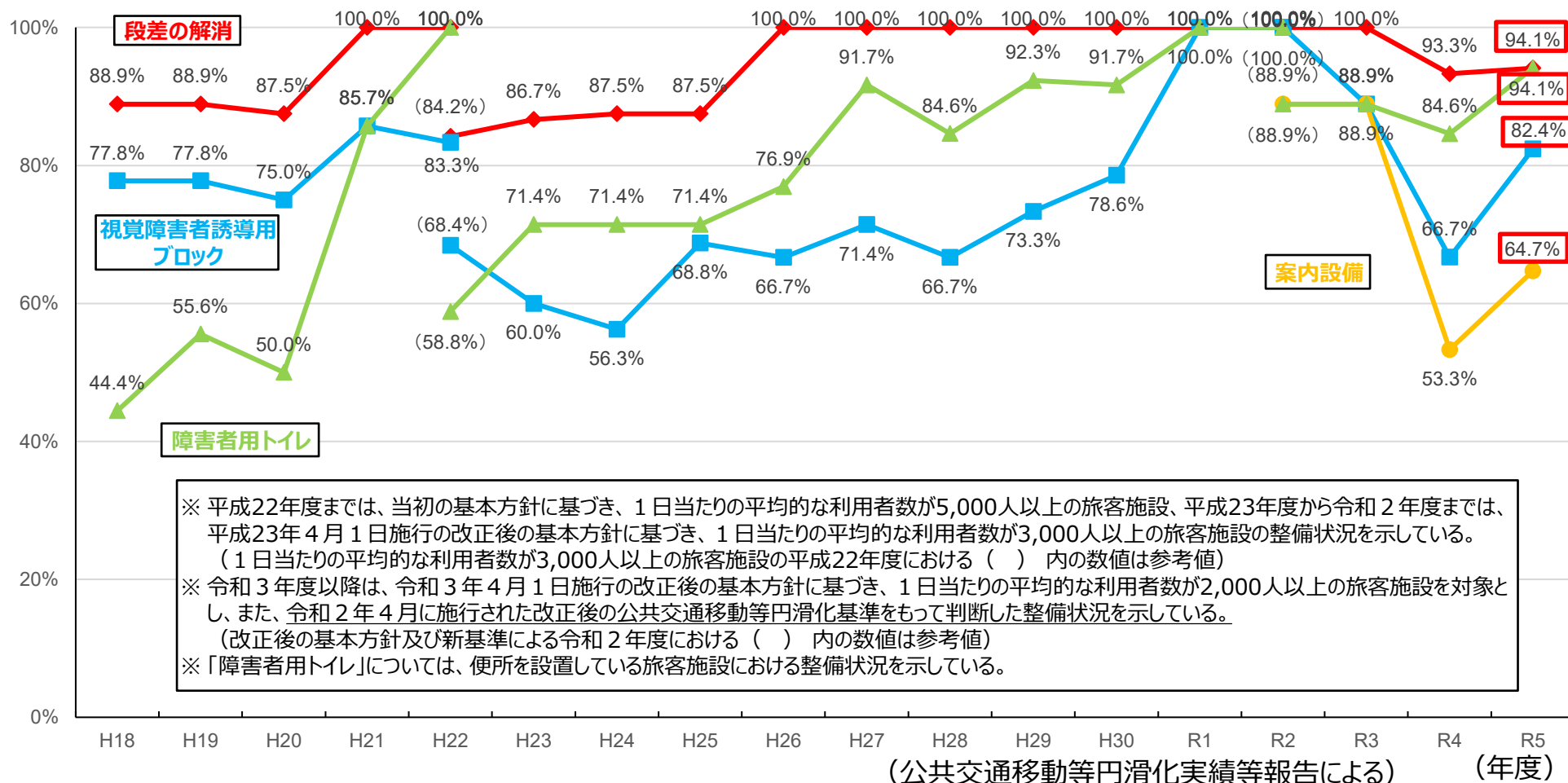
【バスターミナルのバリアフリー化に関する予算（R7年度予算案）】

・地域公共交通確保維持改善事業：209.1億円（補助率：1/3）

※そのほか、地域公共交通関係の令和6年度補正予算326億円の内数も活用

旅客船ターミナルのバリアフリー化の推移（全国）

平均利用者が2,000人/日以上旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率については、令和7年度までに、原則として全てについて、移動等円滑化を実施することとしている。令和5年度末までに、段差の解消については約94%、視覚障害者誘導用ブロックについては約82%、案内設備については約65%、障害者用トイレについては約94%で実施済み。



旅客船ターミナルのバリアフリー状況（地域別）

（目標値：約100%／ 2025年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
旅客船ターミナル数	-	1	2	2	1	-	4	1	5	1	17
（うちトイレ設置ターミナル数）	-	1	2	2	1	-	4	1	5	1	17
段差の解消（施設数）	-	1	2	2	0	-	4	1	5	1	16
割合	-	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	94.1%
視覚障害者 誘導用ブロック（施設数）	-	1	2	2	0	-	3	1	4	1	14
割合	-	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	-	75.0%	100.0%	80.0%	100.0%	82.4%
案内設備（施設数）	-	0	2	0	0	-	3	1	4	1	11
割合	-	0.0%	100%	0.0%	0.0%	-	75.0%	100.0%	80.0%	100.0%	64.7%
障害者トイレの設置 （施設数）	-	1	2	2	0	-	4	1	5	1	16
割合	-	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	94.1%

現状の分析

- 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、旅客施設の範囲を拡大し、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。
- 旅客船ターミナルにおける段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備及び障害者対応型便所の設置については、令和3年度からのバリアフリー基本方針に基づく整備目標に照らして、令和5年度実績で達成率がそれぞれ94.1%、82.4%、64.7%及び94.1%と目標の達成に向け引き続き努力が必要である。
- 旅客船ターミナル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。
- 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存在しているためである。

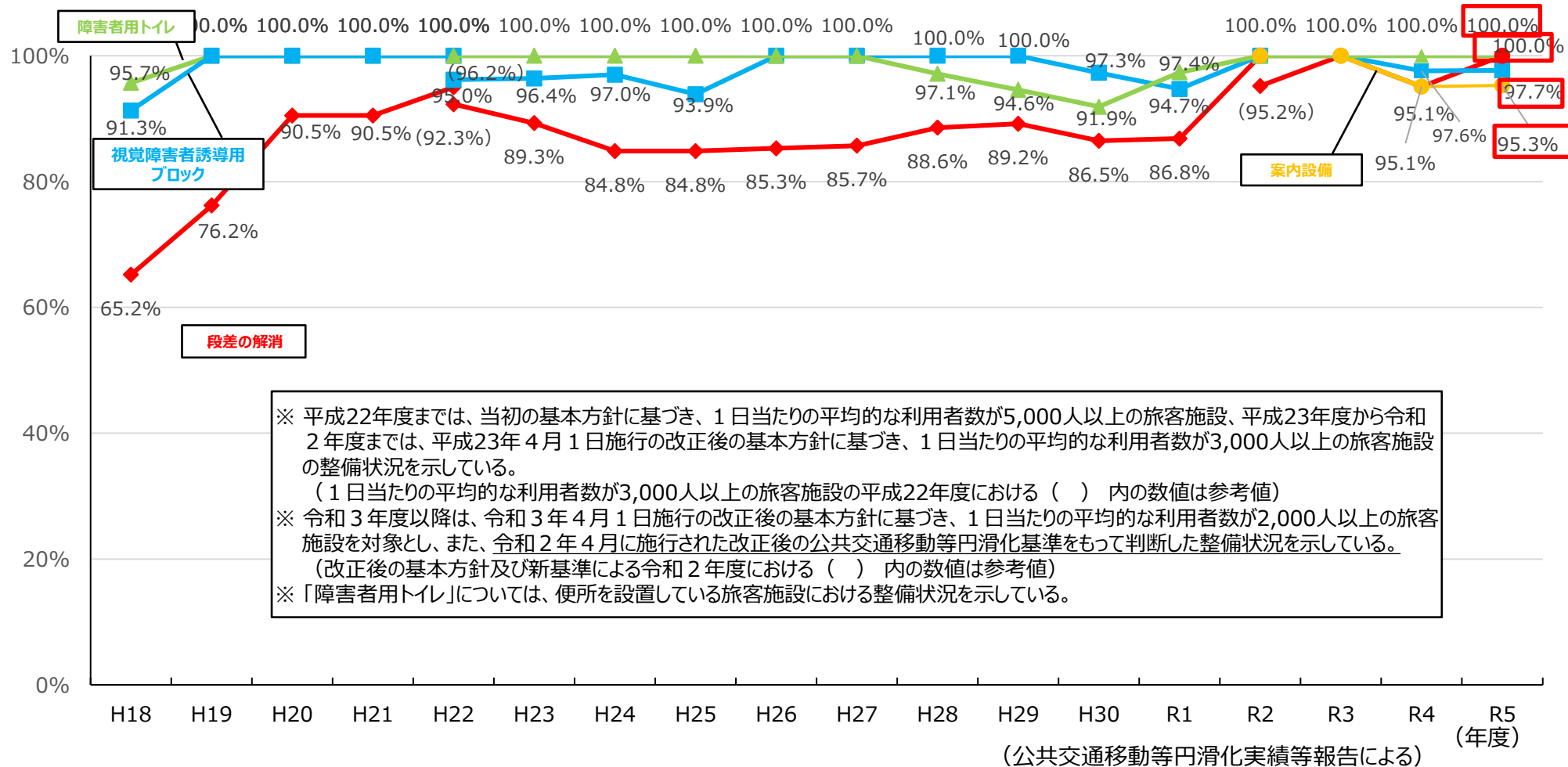
今後の取組

- ✓ 新たに集計対象となった施設の施設設置管理者に対して周知することで、旅客船ターミナルの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を進める。

【旅客船ターミナルのバリアフリー化に向けた予算（R7年度予算案）】

・港湾機能高度化施設整備費補助：港湾整備事業2,456億円の内数（補助率：1/2以内）

平均利用者が2,000人/日以上航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化率については、令和7年度までに、原則として全てについて、移動等円滑化を実施することとしている。令和5年度末までに、段差の解消及び障害者用トイレについては約100%、視覚障害者誘導用ブロックについては約98%、案内設備については約95%で実施済み。



国土交通省

[illegible]

現状の分析

- 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。
- 航空旅客ターミナルのバリアフリー化の各指標は、令和3年度からのバリアフリー基本方針に基づく整備目標に照らして、令和3年度実績で達成率100%と成果が見られる。
- 一方、コロナ禍を経て航空需要が急速に回復しており、対象施設が増加したことから、令和5年度実績においては、同目標に照らして案内設備が95.3%、視覚障害者誘導用ブロックが97.7%であるものの、引き続き高い水準を維持している。

今後の取組

- ✓ 航空旅客ターミナル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、航空需要の急速な回復による変動はあるものの概ね順調に推移しているが、令和7年度末までの整備に向けて引き続き、各航空旅客ターミナル事業者に対して、働きかけを行っていく。

<総論>

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

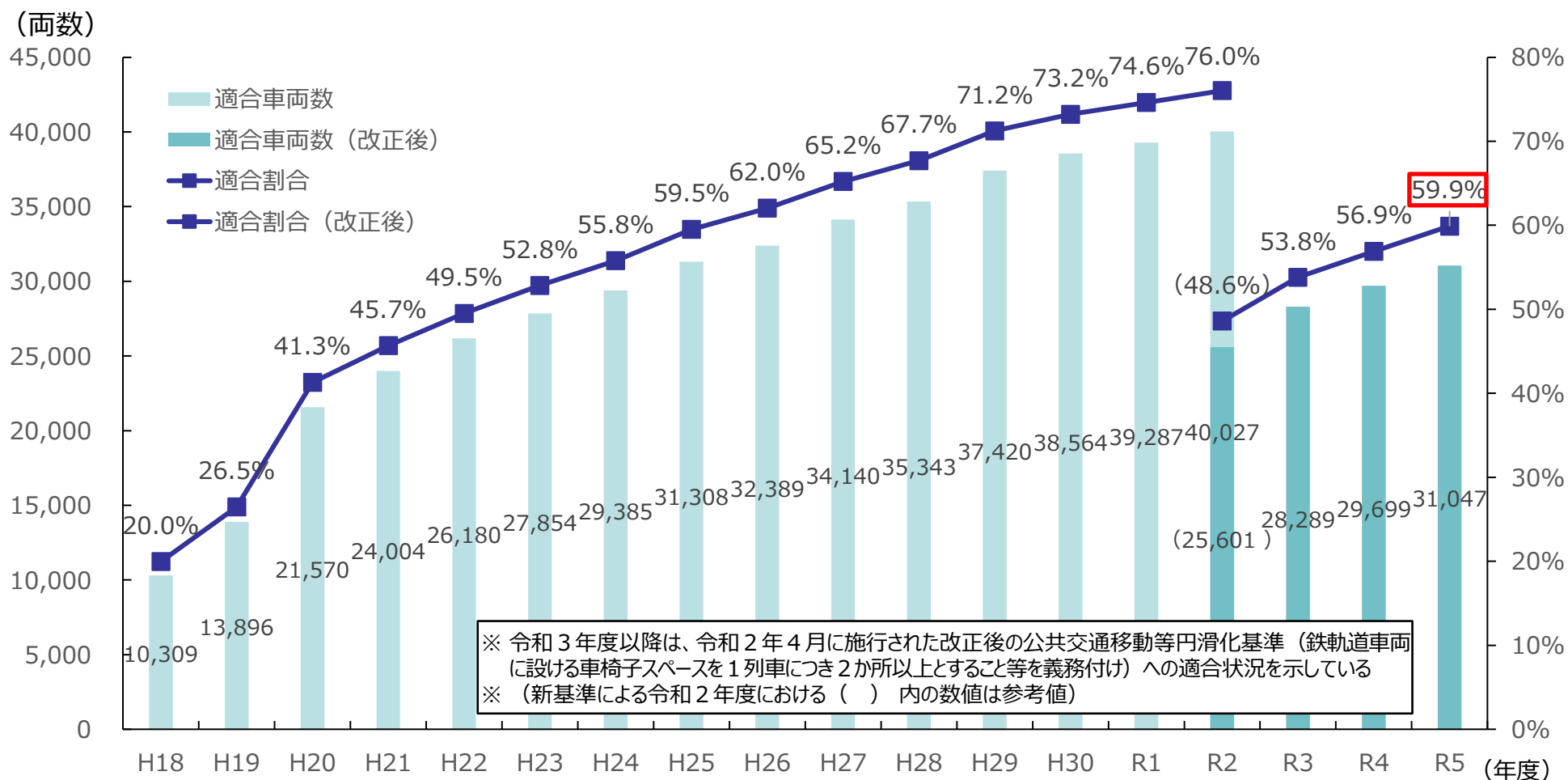
<各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については地方運輸局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 北海道 (北海道)
- 東北 (青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県)
- 関東 (茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県)
- 北陸信越 (新潟県、長野県、富山県、石川県)
- 中部 (静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、福井県)
- 近畿 (滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県)
- 中国 (鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)
- 四国 (徳島県、香川県、愛媛県、高知県)
- 九州 (福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)
- 沖縄 (沖縄県)

鉄軌道車両については、総車両数約53,000両のうち約70%について、令和7年度までに、移動等円滑化を実施することとしている。令和5年度末までに、約60%においてバリアフリー化を実施済みである。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

鉄軌道車両のバリアフリー化の推移（地域別）

（目標値：約70%／ 2025年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
総数	1,375	314	26,237	526	5,811
基準適合車両※	615	162	21,115	244	2,572
総数に対する割合	44.7%	51.6%	80.5%	46.4%	44.3%

（目標値：約70%／ 2025年度末）	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	13,944	569	664	2,386	42	51,868
基準適合車両※	5,327	197	203	570	42	31,047
総数に対する割合	38.2%	34.6%	30.6%	23.9%	100.0%	59.9%

※ 車椅子スペースや案内装置を設ける等、公共交通移動等円滑化基準（令和2年4月に施行された基準）のすべてに適合している車両数をいう。

現状の分析

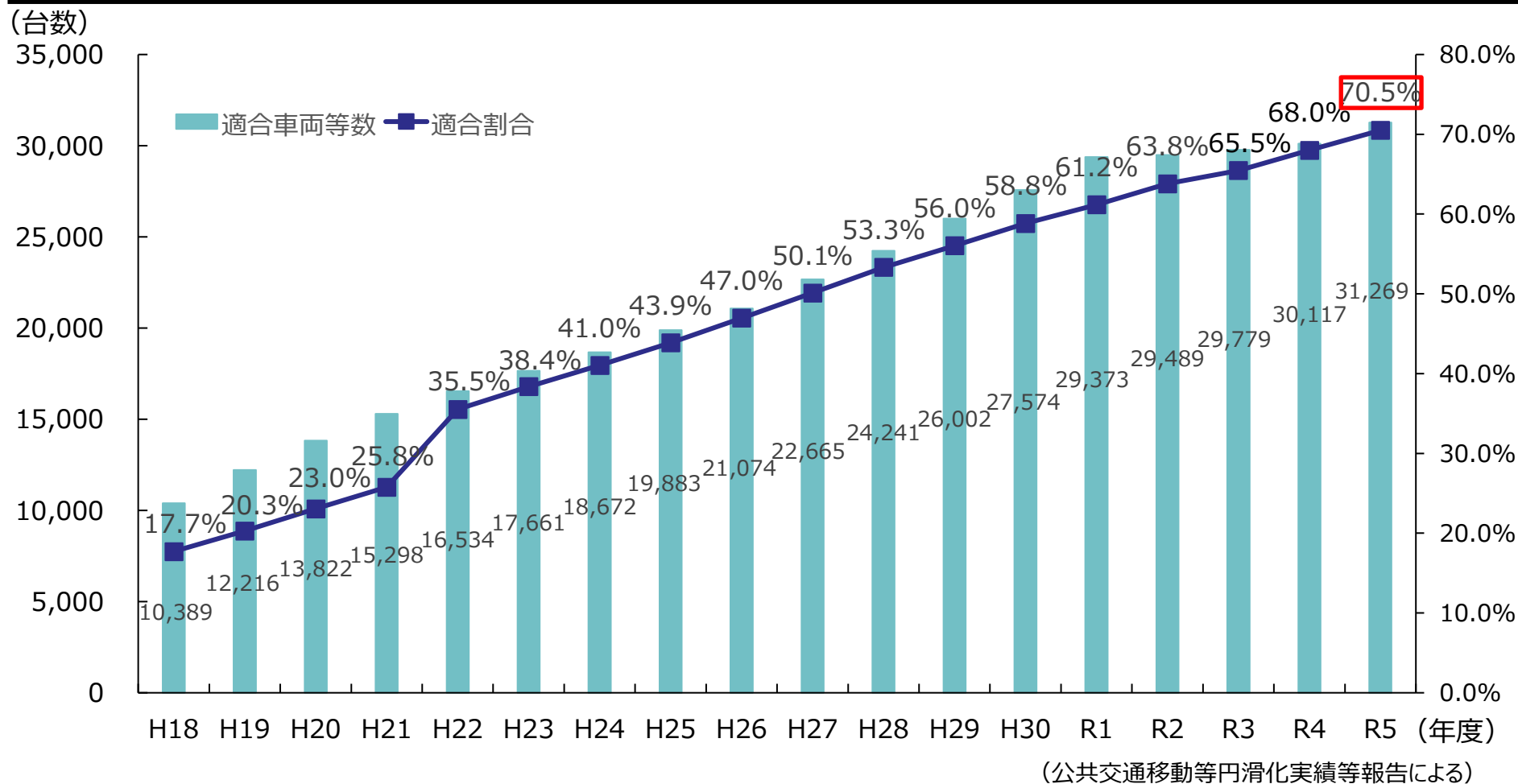
- 鉄軌道車両のバリアフリー基準への適合割合は、令和2年4月の基準改正（車いすスペースを1列車に1以上から、4両編成以上の列車では1列車に2以上に改正）により、令和2年度までの適合割合に比べ大きく減少しているが、令和2年度から令和5年度にかけては年平均約3.8%増加しており、順調に推移している。
- 令和6年度以降もこの平均増加量（約3.8%）で推移した場合、令和7年度時点で約68%となり、目標年度において目標値（約70%）にわずかに届かないものの、概ね達成できる想定。

今後の取組

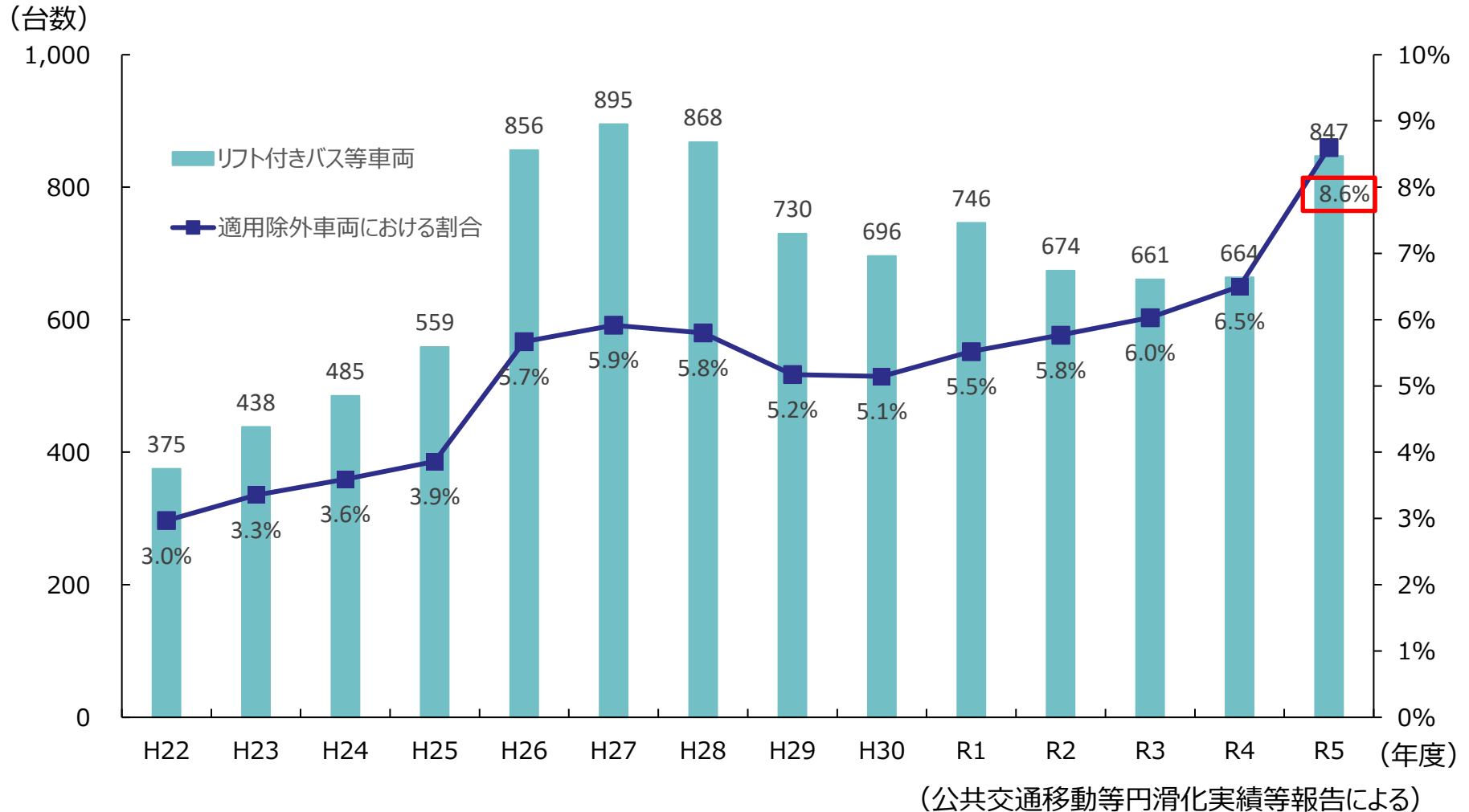
- ✓ 目標年度の目標達成に向け、鉄軌道事業者が集まる連絡会等の場において、既存の車両も改造等の機会を利用し、積極的にバリアフリー基準に対応していくよう働きかけを行っていく。

乗合バス車両（ノンステップバス）の導入の推移（全国）

バス車両については、総車両数約60,000台からバス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両約10,000台を除いた50,000台のうち、約80%に当たる約40,000台について、令和7年度までにノンステップバスを導入して移動等円滑化を実施することとしている。令和5年度末において約71%の導入状況となっている。

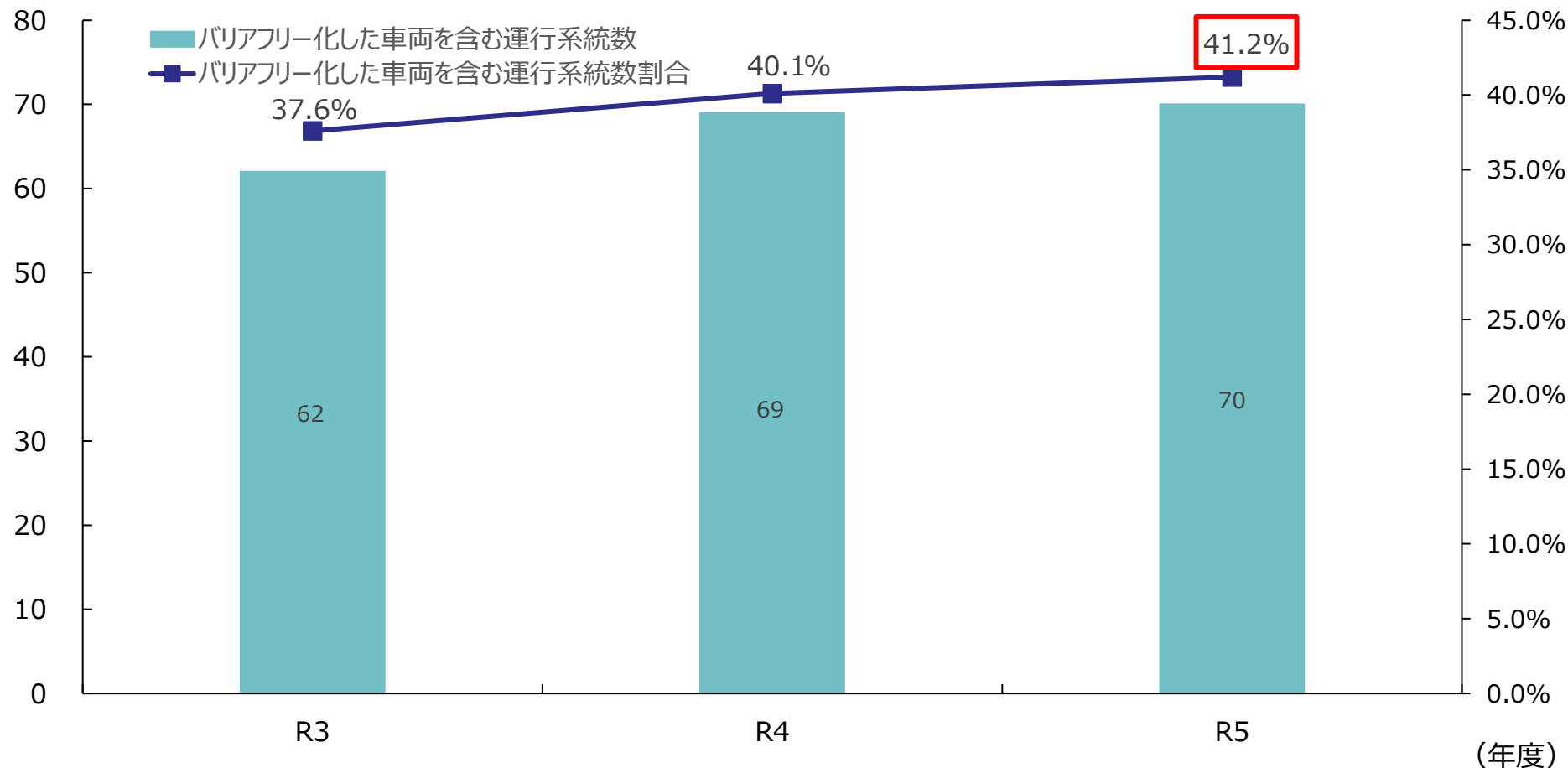


バス車両のうち適用除外認定車両については、令和7年度までに、その約25%に当たる約2,500台をリフト付き又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施することとなっている。令和5年度末において8.6%の導入状況となっている。



空港アクセスバス車両については、令和7年度までに、指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を運行して移動等円滑化を実施することとしている。令和5年度末において約41%の運行状況となっている。

(運行系統数)



(公共交通移動等円滑化実績等報告による)

乗合バス車両の導入状況（地域別）

■ノンステップバス

（目標値：約80%／ 2025年度末） ※適用除外認定車両を除く	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
基準適合車両数	2,464	3,186	16,026	2,111	4,281	6,971	2,590	962	5,183	562	44,336
ノンステップバス 車両数	1,413	1,944	13,291	1,128	3,203	5,346	1,635	632	2,256	421	31,269
割合	57.3%	61.0%	82.9%	53.4%	74.8%	76.7%	63.1%	65.7%	43.5%	74.9%	70.5%

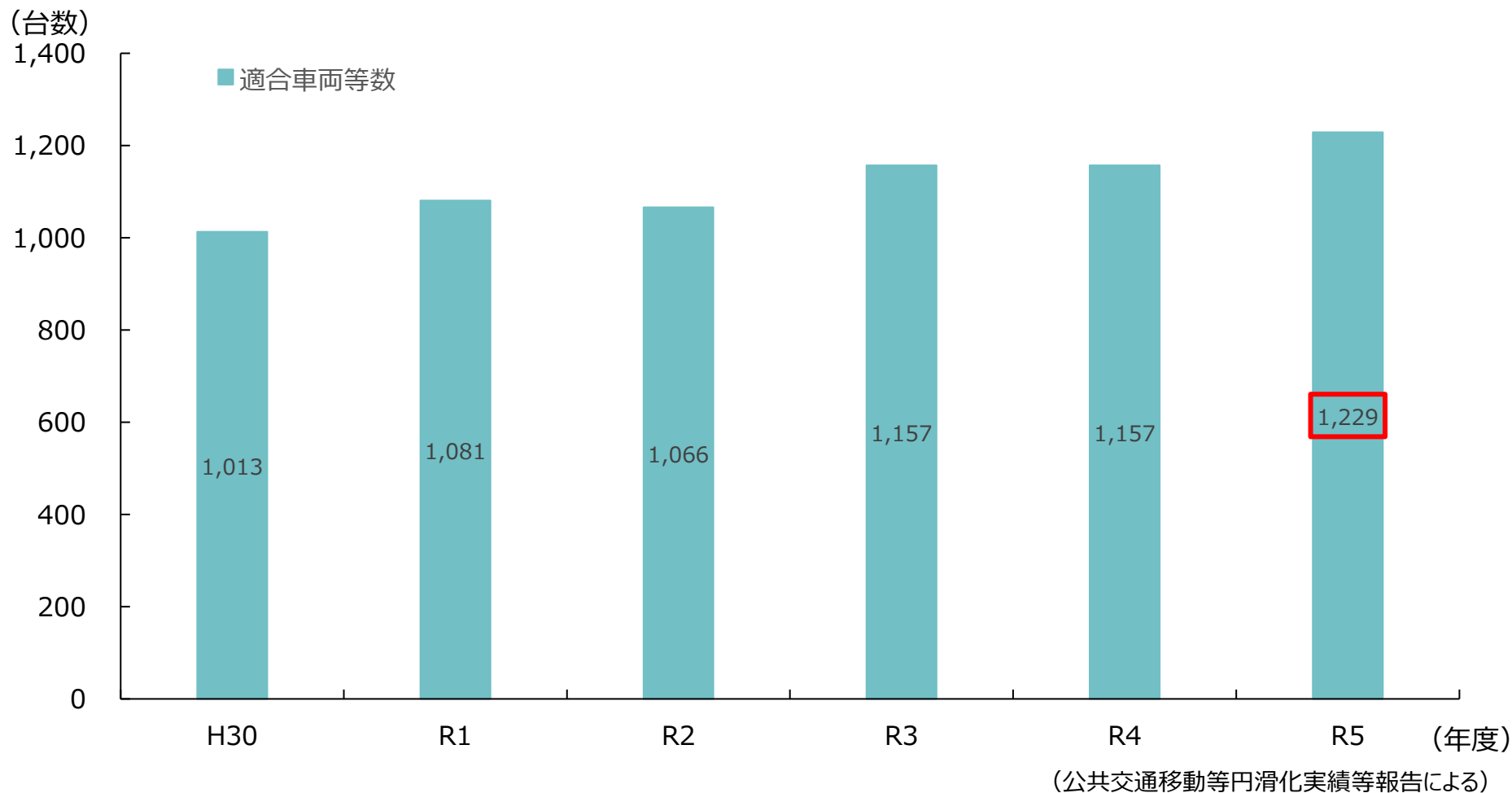
■リフト付きバス

（目標値：約25%／ 2025年度末） ※適用除外認定車両	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
適用除外認定車両数	661	1,055	2,638	725	656	1,341	688	536	1,379	217	9,896
リフト付きバス等 車両数	55	41	429	17	95	80	41	10	65	14	847
割合	8.3%	3.9%	16.3%	2.3%	14.5%	6.0%	6.0%	1.9%	4.7%	6.5%	8.6%

■空港アクセスバス

（目標値：約50%／ 2025年度末）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
運行系統の総数	24	3	9	5	6	対象なし	42	21	47	13	170
バリアフリー化した車両を含む 運行系統数	11	1	5	4	4	-	11	8	13	13	70
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	45.8%	33.3%	55.6%	80.0%	66.7%	-	26.2%	38.1%	27.7%	100.0%	41.2%

貸切バス車両については、令和7年度までに、約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入して移動等円滑化を実施することとしている。令和5年度末において1,229台の導入状況となっている。



(目標値：約2,100台／ 2025年度末)	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
基準適合車両	44	120	559	42	99	151	66	19	87	42	1,229

現状の分析

- ノンステップバスについては、毎年約2～3%ほどの増加割合で堅調な推移を見せており、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。
- リフト付きバス等については、右肩上がりの推移は見せているものの、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。
- 空港アクセスバスについては、令和3年度より実績を取り始め、令和5年度にかけ平均約1.8%増の推移を見せており、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44.8%となり、目標値（約50%）にわずかに届かず、目標値は達成しない見込みである。
- 貸切バスについては、微増ながらも右肩上がりの推移を見せているものの、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。
- 上記について、いずれもバス事業者は全国的に新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度には99%を超える乗合バス事業者の収支状況が赤字に陥り、令和4年度においても87%が赤字に苦しむ状況となっているほか、慢性的な人手不足への対応もあり、車両の入れ替え（更新）がなかなか進まない状況があることが主な原因となっている。

今後の取組

- ✓ バス事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者の減少による減収・減益により投資に踏み切る収支状況ではなかったが、現在、運賃改定等の実施により経営状況の立て直しを図っており、今後、収支状況が改善していく中で、バリアフリー車両に対する投資を積極的に行う基盤ができる見込み。
- ✓ 国土交通省としては、税制・予算両面の支援の活用を事業者に対して積極的に周知しつつ、事業者においては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。

【バス等のバリアフリー化に関する予算（R7年度予算案）・税制】

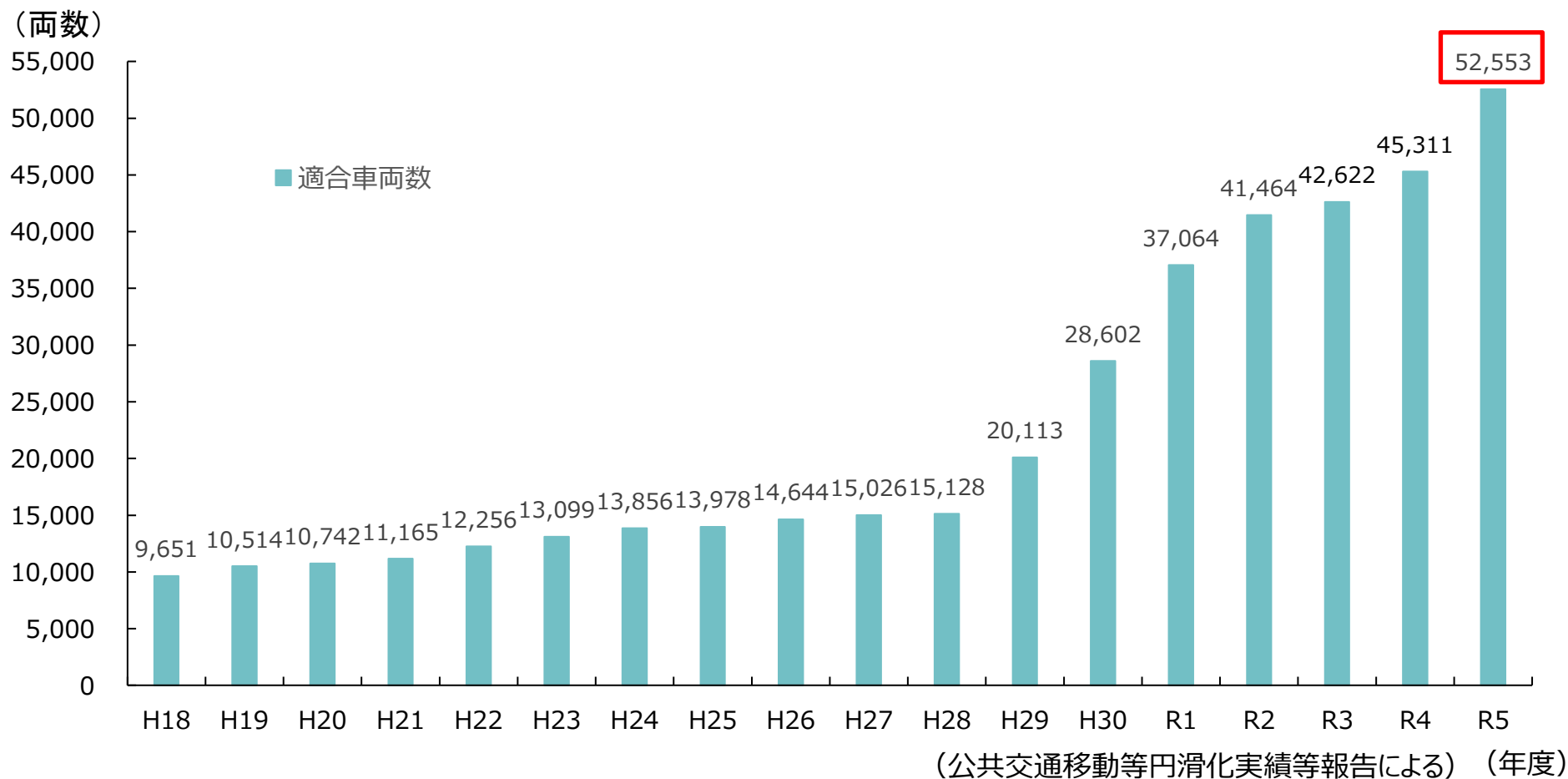
・地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）：209億円の内数

・地域における受入環境整備促進事業：6億円

※そのほか、地域公共交通関係の令和6年度補正予算326億円の内数も活用

・令和5・6年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置を延長。（自動車重量税・自動車税環境性能割）

タクシー車両については、令和7年度までに、約90,000台の福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用されることを想定し、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をいう。）を含む。）を導入することとされている。令和5年度末までに52,553台の導入状況となっている。



現状の分析

- 福祉タクシー車両（UDタクシーを含む）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、今後実績値は増加するものと考えられるものの、目標年度に目標値の達成は困難な見込みである。
- 上記について、タクシー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、車両入れ替えがなかなか進まない状況があることが主な原因である。

今後の取組

- ✓ タクシー事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者の減少による減収・減益により投資に踏み切る収支状況ではなかったが、現在、運賃改定等の実施により経営状況の立て直しを図っており、今後、収支状況が改善していく中で、バリアフリー車両に対する投資を積極的に行う基盤ができる見込み。
- ✓ 国土交通省としては、税制・予算両面の支援の活用を事業者に対して積極的に周知しつつ、事業者においては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。

【福祉タクシー（UDタクシー含む）のバリアフリー化に関する予算（R7年度予算案）・税制】

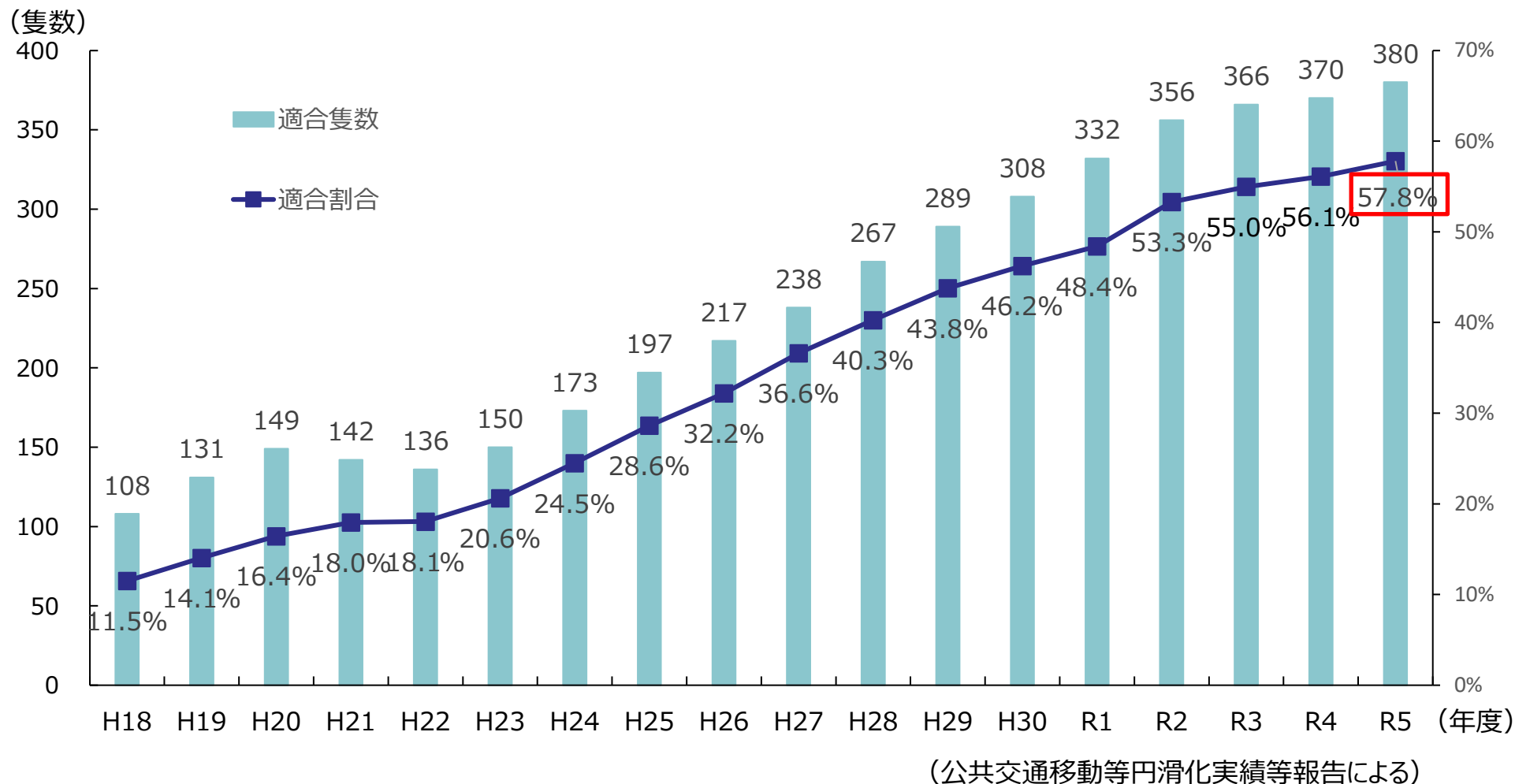
・地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）：209億円の内数

・地域における受入環境整備促進事業：6億円

※そのほか、地域公共交通関係の令和6年度補正予算326億円の内数も活用

・令和5・6年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置を延長。（自動車重量税・自動車税環境性能割）

旅客船（一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する船舶）総隻数約700隻のうち約60%に当たる約420隻について、令和7年度までに移動等円滑化を実施することとされている。令和5年度末までに約58%で実施された。



①旅客船

(目標値：約60%／ 2025年度末)	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	27	35	51	23	65	63	105	80	164	44	657
基準適合船舶	13	19	28	8	20	37	55	64	101	35	380
割合	48.1%	54.3%	54.9%	34.8%	30.8%	58.7%	52.4%	80.0%	61.6%	79.5%	57.8%

②1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上である旅客船ターミナルに就航する旅客船

(目標値：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／ 2025年度末)	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	-	9	3	5	8	-	16	10	12	21	84
基準適合船舶	-	6	3	1	7	-	5	8	9	14	53
割合	-	66.7%	100.0%	20.0%	87.5%	-	31.3%	80.0%	75.0%	66.7%	63.1%

現状の分析

- 令和 5 年度の旅客船のバリアフリー化率は57.8%となっており、前年度に比べ1.7ポイント増加しているところ。
- 旅客船のバリアフリー化については、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。

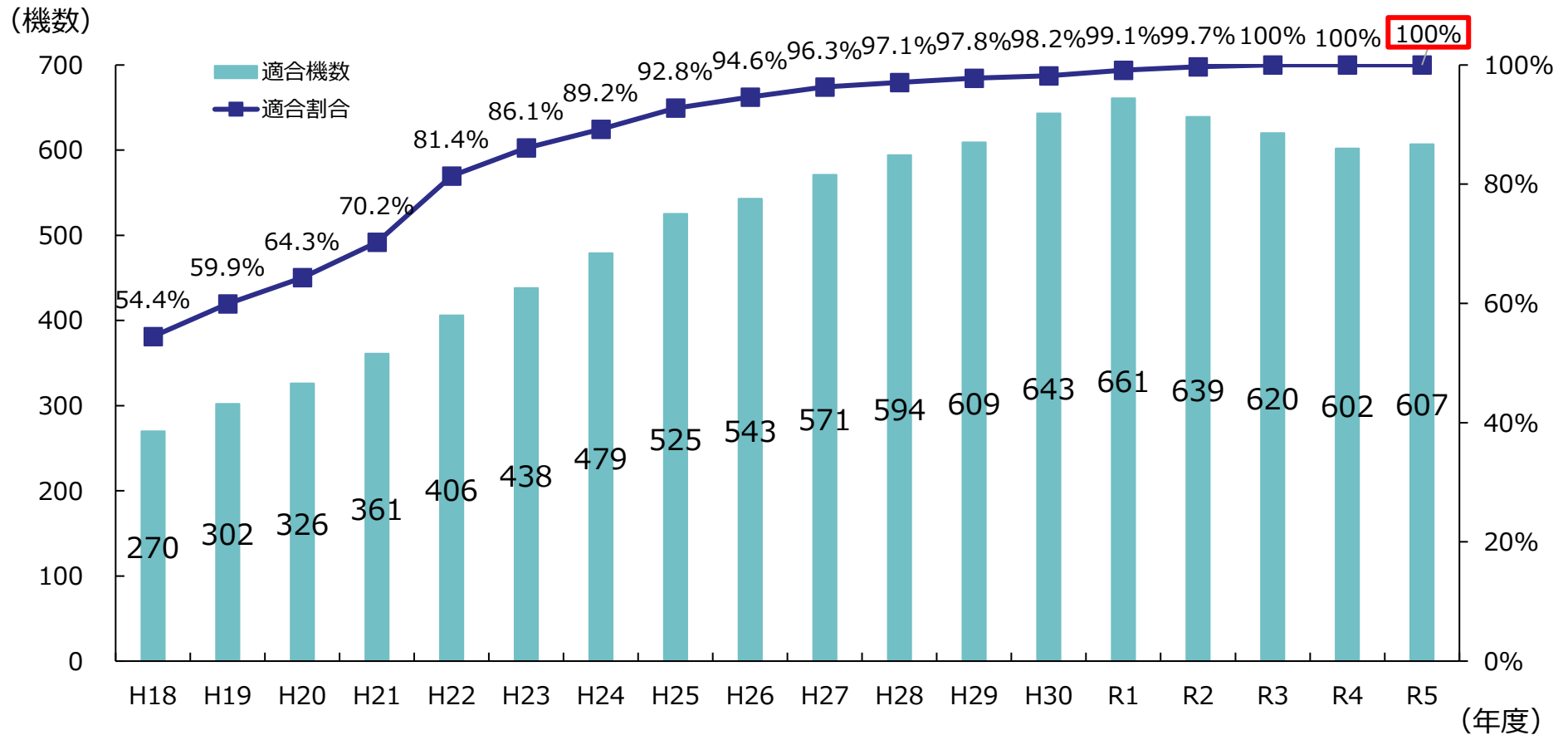
今後の取組

- ✓ 引き続き、船舶所有者に対して旅客船のバリアフリー化の必要性を唱えるとともに、地域公共交通確保維持改善事業などの支援制度を活用いただきながら、旅客船のバリアフリー化の推進を図っていく。
- ✓ 併せて、バリアフリー化された各種設備を使用した役務の提供についても、旅客船事業者に対して引き続き求めていくことで、ハード・ソフト両面からバリアフリーの取組を進めていく。

【旅客船のバリアフリー化に関する予算（R 7 年度予算案）】

・地域公共交通確保維持改善事業：209億円の内数（補助率：1/3）

総機数約670機について、令和7年度までに、原則として全て移動等円滑化を実施することとされている。着実に導入が進められ、令和5年度末までに100%が実施済みとなり、目標を達成した。



(公共交通移動等円滑化実績等報告による)

現状の分析

- 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。

今後の取組

- ✓ 引き続き、新たに導入される航空機もバリアフリー化されたものとなるよう、各航空会社への要請を行っていく。
- ✓ また、ハード面の整備のみならず、ソフト面の措置（「乗降についての介助その他の支援」、「移動するために必要となる情報の提供」、「移動等円滑化を図るために必要な教育訓練」など、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第 9 条の 2 第 1 項の規定に基づく「旅客施設及び車両等の移動等円滑化の促進に関する公共交通事業者等の判断の基準」に定める措置）が確実に遂行されるよう、各航空会社に対して、働きかけを行っていく。

<総論>

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

<各論>

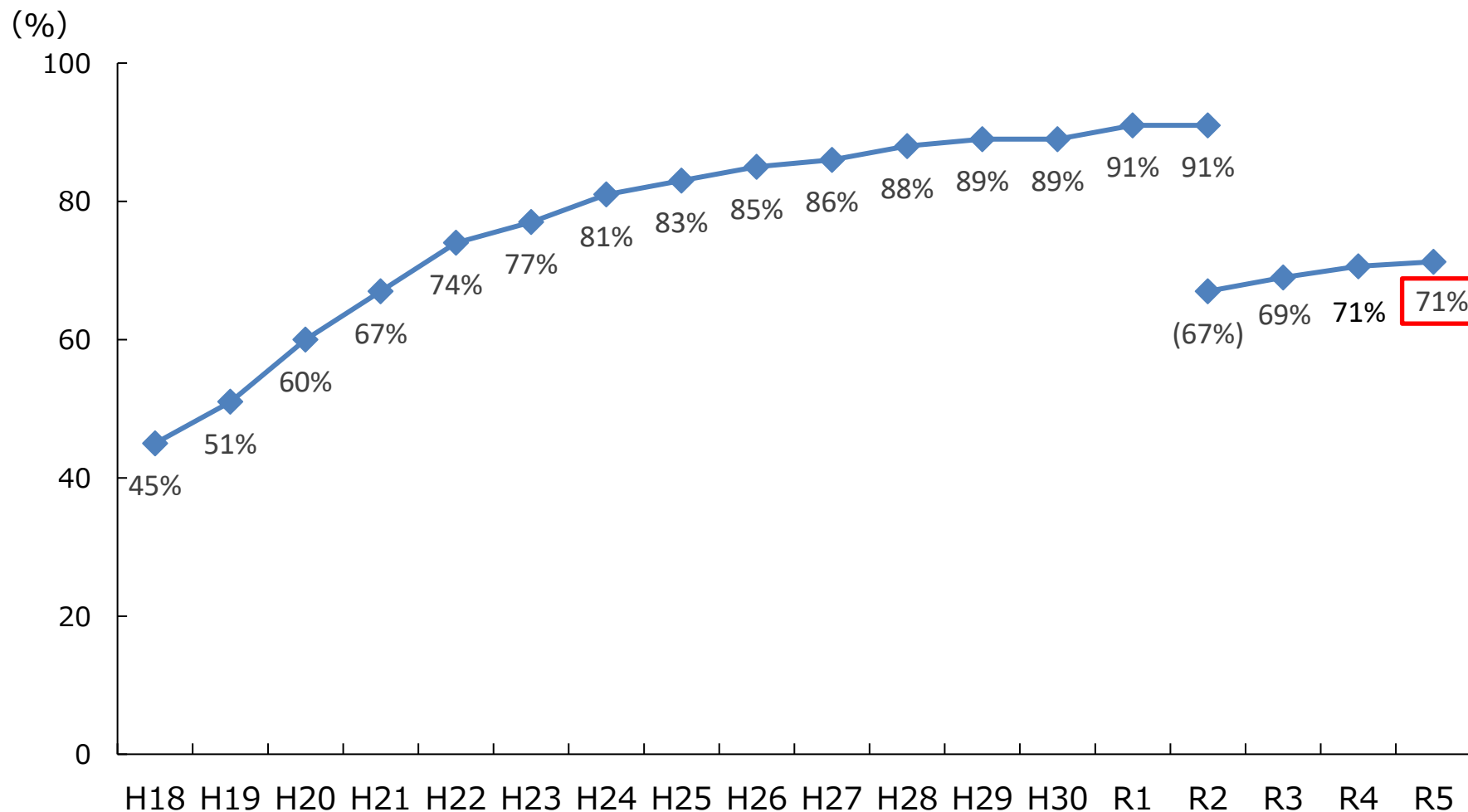
- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 北海道 (北海道)
- 東北 (青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県)
- 関東 (茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県)
- 北陸 (新潟県、富山県、石川県)
- 中部 (静岡県、愛知県、岐阜県、三重県)
- 近畿 (福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県)
- 中国 (鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)
- 四国 (徳島県、香川県、愛媛県、高知県)
- 九州 (福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)
- 沖縄 (沖縄県)

特定道路のバリアフリー化の推移（全国）

- 原則として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特定道路の約70%について、令和7年度までに移動等円滑化を実施することとされている。
- 着実に整備が進められており、令和5年度末までに約71%が実施済みとなった。



特定道路のバリアフリー状況（地域別）

（目標値：70%）	北海道	東北	関東	北陸	中部
特定道路指定延長 （k m）	288.3	157.7	1706.5	90.9	410.9
整備延長 （k m）	263.9	133.9	1019.5	84.8	347.0
割合	92%	85%	60%	93%	84%

（目標値：70%）	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
特定道路指定延長 （k m）	1100.6	177.1	81.5	403.3	28.8	4445.6
整備延長 （k m）	775.4	138.9	65.0	316.0	23.8	3168.1
割合	70%	78%	80%	78%	83%	71%

（令和5年度末時点）

現状の分析

- 令和4年4月に奈良県内において視覚に障害のある方が踏切内で列車に接触してお亡くなりになる事故が発生したことを受け、踏切道での視覚障害者誘導方法に関する実験を実施し、令和6年1月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定した。
- 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している。
- 踏切道も含めた特定道路におけるバリアフリー化率は令和5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令和7年度の約70%を達成済み。

今後の取組

- ✓ 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の周知を進めるとともに、特定道路におけるバリアフリー化を各道路管理者に促していく。
- ✓ 踏切道についても、ガイドラインの改定に伴い、踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造が規定されたこと等を踏まえ、特定道路や地域ニーズのある道路と交差する踏切道を優先的に、道路管理者と鉄道事業者が連携したうえで、バリアフリー対策を推進し、踏切道も含めた特定道路のバリアフリー化の推進に取り組む。
※特定道路上の踏切道は全国で344箇所存在。

<総論>

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

<各論>

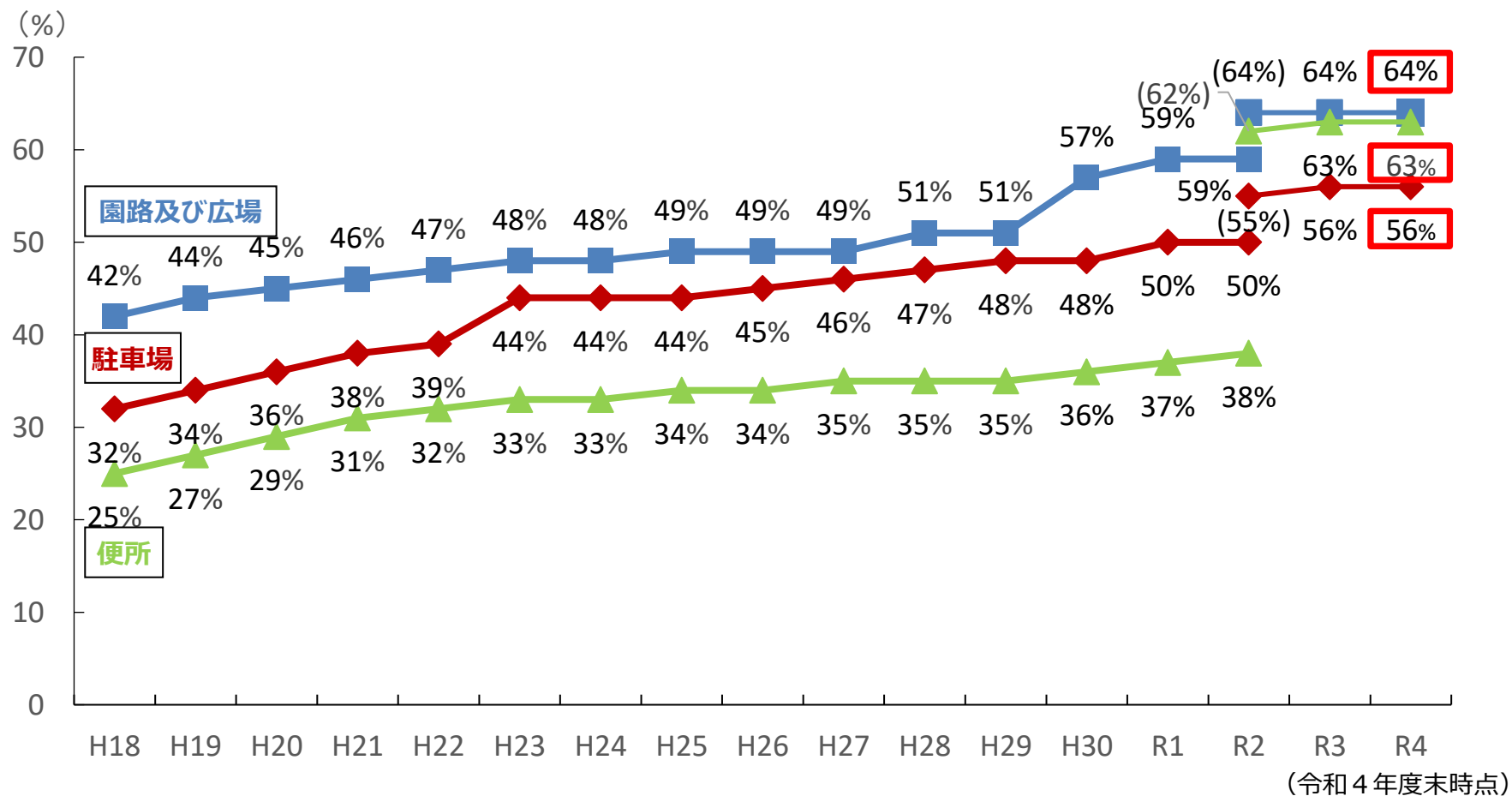
- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 北海道 (北海道)
- 東北 (青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県)
- 関東 (茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県)
- 北陸 (新潟県、富山県、石川県)
- 中部 (静岡県、愛知県、岐阜県、三重県)
- 近畿 (福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県)
- 中国 (鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)
- 四国 (徳島県、香川県、愛媛県、高知県)
- 九州 (福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)
- 沖縄 (沖縄県)

【参考】都市公園のバリアフリー化の推移（全国）

- 第3次目標においては、規模の大きい概ね2ha以上の都市公園について園路及び広場（特定公園施設であるものに限る。以下同じ。）、便所の設置された都市公園の約70%、並びに駐車場の設置された都市公園の約60%について、令和7年度までに、移動等円滑化を実施することとしている。
- 令和4年度末までに、園路・広場については約64%、駐車場については約56%、便所については約63%が実施済となっている。



【参考】都市公園のバリアフリー状況（地域別）

園路及び広場 (目標値：約70%)	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	815	779	2,848	446	1,097	1,479	532	262	1,109	150	9,517
基準適合の数	572	469	1,778	269	720	1,050	310	171	652	100	6,091
割合	70.2%	60.2%	62.4%	60.3%	65.6%	71.0%	58.3%	65.3%	58.8%	66.7%	64%

駐車場 (目標値：約60%)	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	419	562	1,770	353	703	703	396	202	802	113	6,023
基準適合の数	222	290	1,001	181	376	468	225	113	408	77	3,361
割合	53.0%	51.6%	56.6%	51.3%	53.5%	66.6%	56.8%	55.9%	50.9%	68.1%	56%

便所 (目標値：約70%)	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	769	730	2,742	414	1,023	1,311	523	253	1,074	141	8,980
基準適合の数	468	476	1,714	271	650	873	301	155	667	105	5,680
割合	60.9%	65.2%	62.5%	65.5%	63.5%	66.6%	57.6%	61.3%	62.1%	74.5%	63%

(令和4年度末時点)

現状の分析

- 規模の大きい概ね 2 ha以上の都市公園において、園路及び広場、便所及び駐車場のバリアフリー化率は令和 2 年度から令和 4 年度にかけてそれぞれ、1 %、2 %増加しており、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標達成は困難な見込み。
- これは、予算の制約により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等が要因であると考えられる。

今後の取組

- ✓ 地方公共団体における都市公園のバリアフリー化の取組に対し、引き続き、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するとともに、各地方公共団体にバリアフリー対応に取り組んでいただくよう要請していく。
- ✓ また、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、周知しており、引き続き都市公園のバリアフリー化の推進を図る。

【都市公園のバリアフリー化に向けた予算（R 7 年度予算案）】

都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業：社会資本整備総合交付金 予算額4,874億円の内数

防災・安全交付金 予算額8,470億円の内数（補助率：1/ 2）

<総論>

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

<各論>

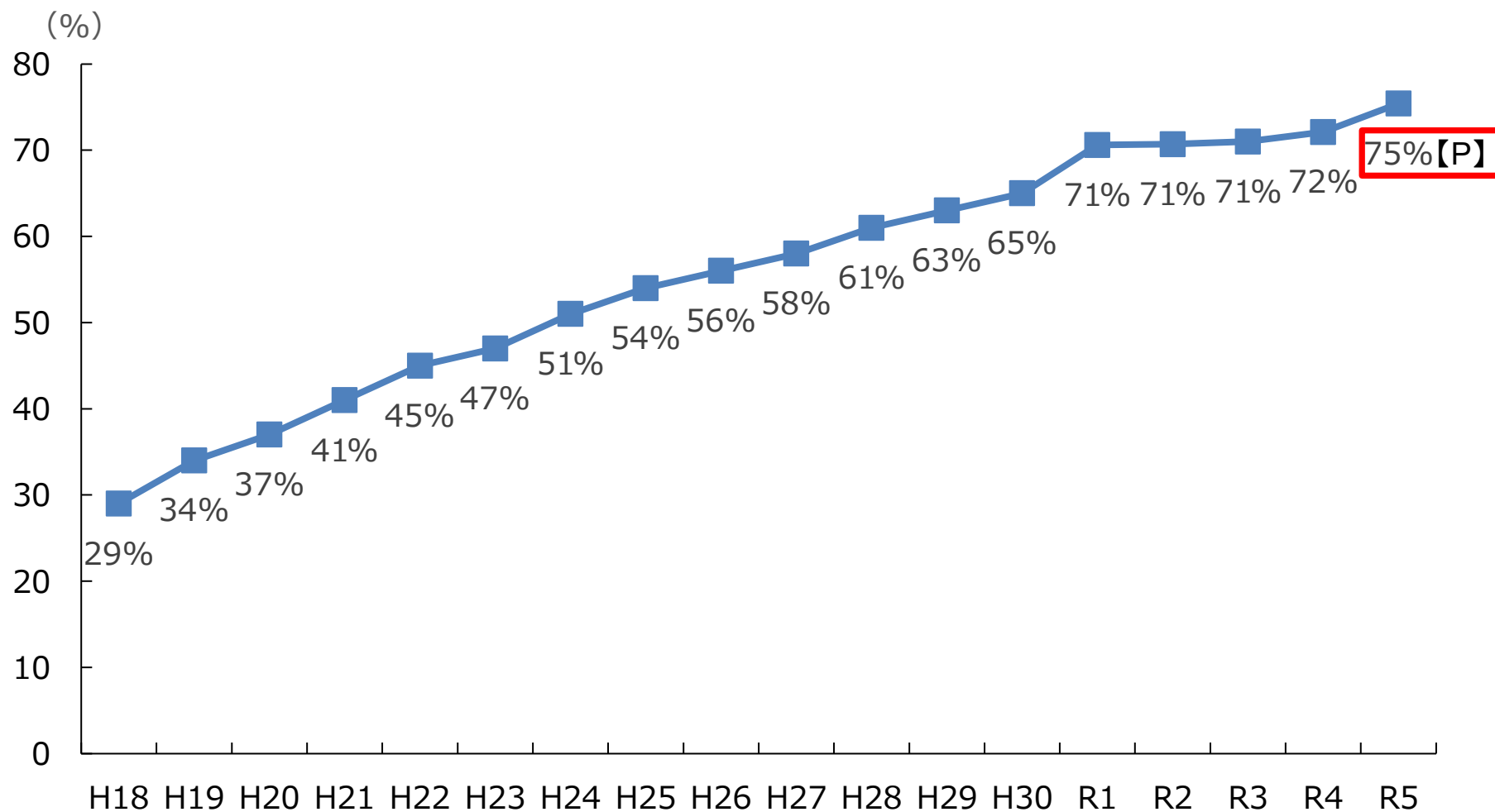
- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- **路外駐車場**
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 北海道 (北海道)
- 東北 (青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県)
- 関東 (茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県)
- 北陸 (新潟県、富山県、石川県)
- 中部 (静岡県、愛知県、岐阜県、三重県)
- 近畿 (福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県)
- 中国 (鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)
- 四国 (徳島県、香川県、愛媛県、高知県)
- 九州 (福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県)
- 沖縄 (沖縄県)

特定路外駐車場のバリアフリー化の推移

- 特定路外駐車場の約75%について、令和7年度までに移動等円滑化を実施することとされており、令和5年度末までに75%が実施見込みとなっている。



（目標値：約75%）	北海道	東北	関東	北陸	中部
総数[箇所]	146	210	922	96	350
基準適合の数[箇所]	125	136	666	69	267
割合	85.6%	64.8%	72.2%	71.9%	76.3%

（目標値：約75%）	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数[箇所]	581	166	66	367	25	2,929
基準適合の数[箇所]	497	114	39	277	19	2,209
割合	85.5%	68.7%	59.1%	75.5%	76.0%	75.4%

（令和5年度末時点【P】）

現状の分析

- バリアフリー法の趣旨や基準を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。
- 特定路外駐車場のバリアフリー化率は、令和 5 年度に約75%に達し、目標値である令和 7 年度の約75%を達成見込み。※但し、今後施設の廃止によりバリアフリー化した施設が減少する場合も考えられる。

今後の取組

- ✓ 引き続き、バリアフリー法の趣旨や基準を地方公共団体及び関係団体等に周知徹底し、特定路外駐車場のバリアフリー化を推進する。
- ✓ また、バリアフリー法上の義務となっている、車椅子利用者用駐車施設の整備等以外にも、優先区画の整備等更なる特定路外駐車場のバリアフリー化に係るニーズへの対応を進めていく必要があるため、地方公共団体及び関係団体等に対して、技術的助言（ガイドライン等）の周知や優良事例の横展開等により推進していく。

【特定路外駐車場のバリアフリー化に向けた予算（R7年度予算案）】

・都市・地域交通戦略推進事業事業：予算額 補助10.0億円の内数、社会資本整備総合交付金4,874億円の内数、防災・安全交付金8,470億円の内数（補助率：1/3等）

<総論>

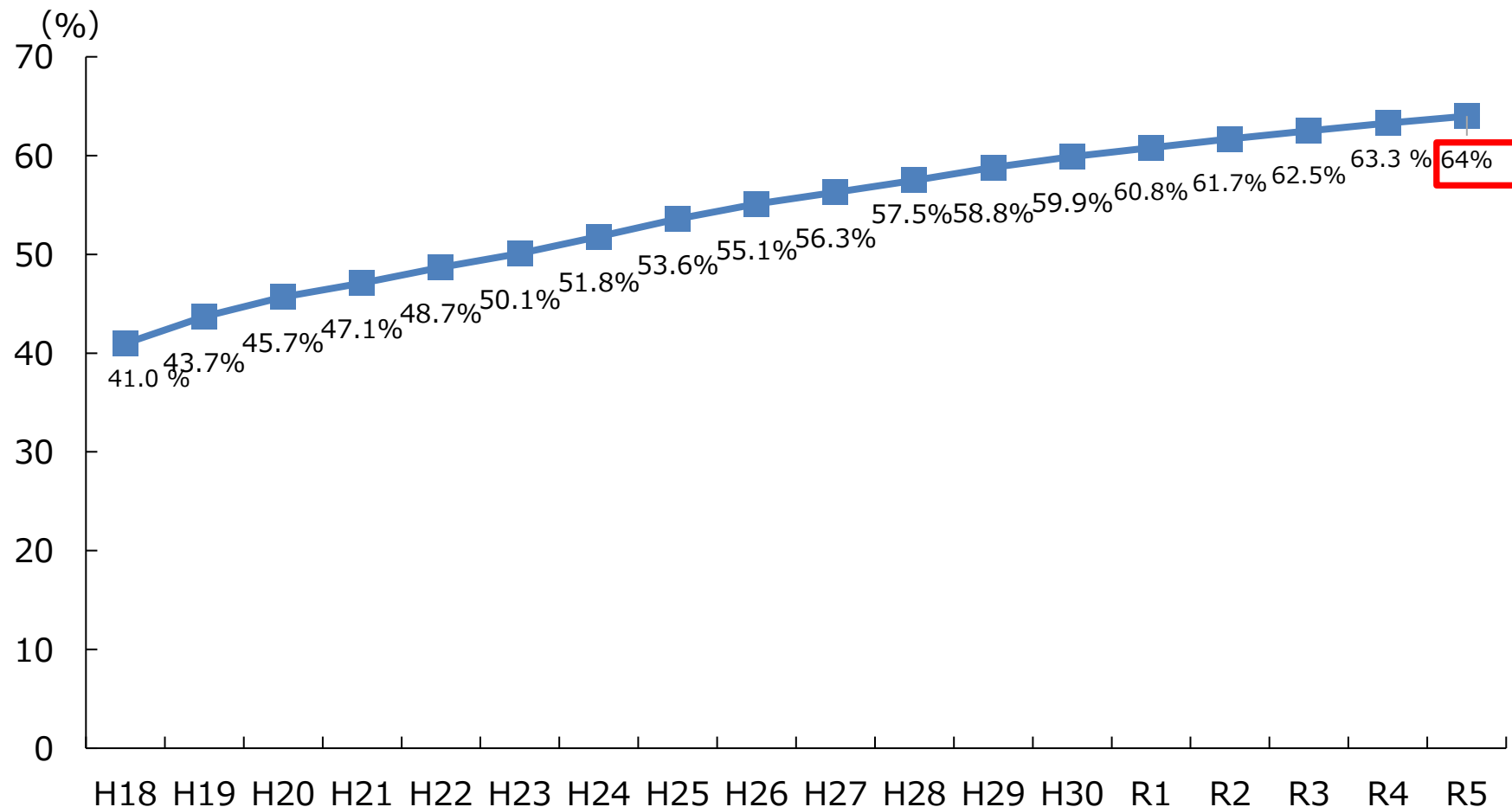
- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

<各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- **建築物**
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

建築物のバリアフリー化の推移

- 床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物（公立小学校等を除く）の総ストックの約67%について、令和7年度までに、移動等円滑化を実施するように新たな目標が設定された。
- 令和5年度末までに約64%が実施済みとなっている。



現状の分析

- 当該指標は、床面積2,000㎡以上ある不特定多数の者等が利用する特別特定建築物の総ストック数のうち、バリアフリー法施行令第11条から第24条までに定める建築物移動等円滑化基準に適合する特別特定建築物の割合を示している。
- 令和5年度における当該指標の実績値は約64%であり、当該指標の根拠とである「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正年度（令和2年度）の実績値（約62%）から毎年度約1%上昇している。
- 近年は新築等の着工数の減少に伴い実績値の上昇が緩やかになっているため、令和7年度には目標値である約67%をやや下回る見込みである。

今後の取組

- ✓ 引き続きバリアフリー法に基づき、不特定多数の者等が利用する一定の建築物の新築等の機会を捉えて建築物のバリアフリー化を促進する。
- ✓ また今後、車椅子利用者用便房、車椅子利用者用駐車施設、車椅子利用者用客席の設置数に係る基準の見直しを図るとともに建築物のバリアフリー設計に係るガイドラインである「建築設計標準」の更なる充実・普及を行い、より質の高い建築ストックの形成を促進する。

【建築物のバリアフリー化に関する予算（R7年度予算案）】

・バリアフリー環境整備促進事業：社会資本整備総合交付金又は防災・安全交付金の内数（補助率：1/3）

<総論>

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

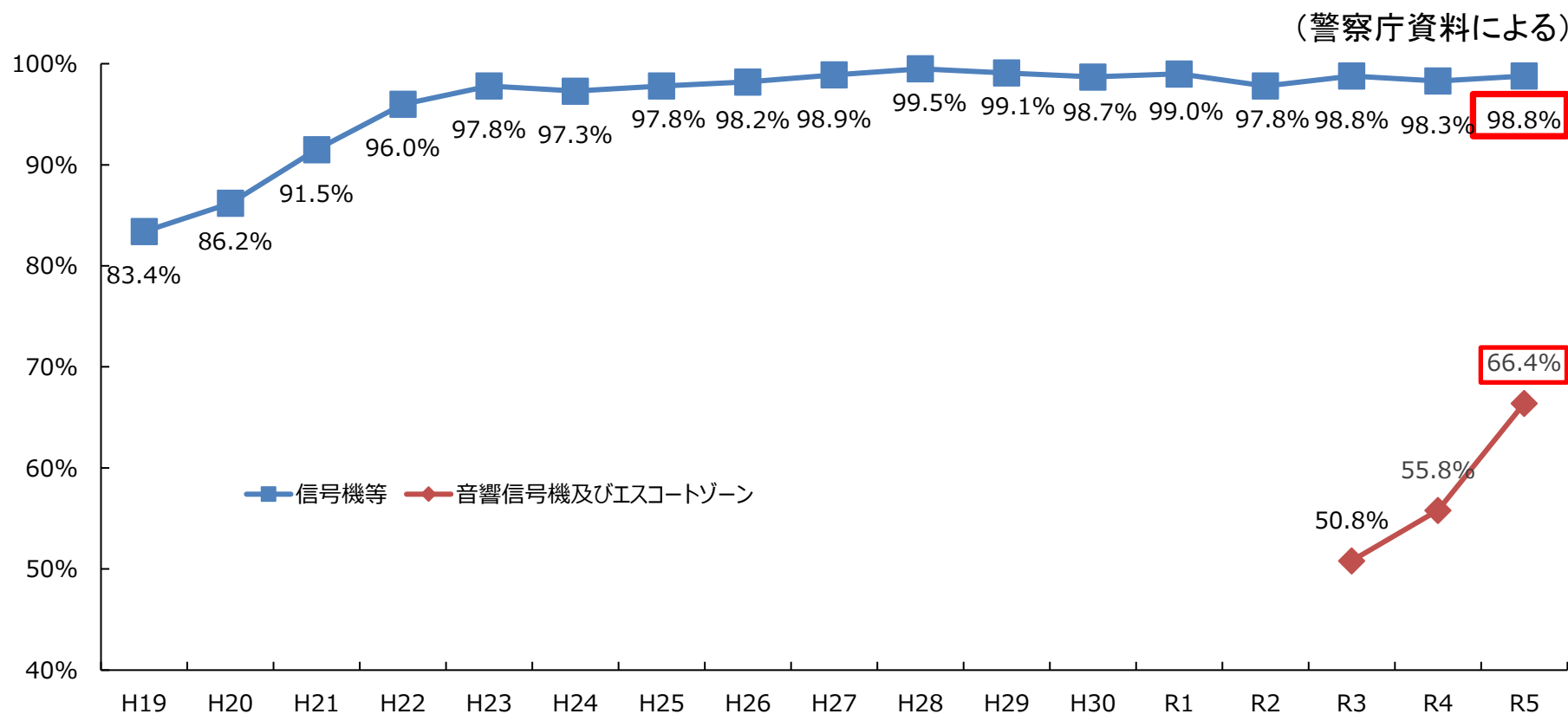
<各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については管区警察局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 北海道警察（北海道）
- 東北（青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県）
- 警視庁（東京都）
- 関東（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、新潟県、山梨県、長野県、静岡県）
- 中部（富山県、石川県、福井県、岐阜県、愛知県、三重県）
- 近畿（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）
- 中国（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）
- 四国（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）
- 九州（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県）

- 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設置されている信号機等については、令和7年度までに、原則として全ての当該道路において、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等の移動等円滑化を実施することとされており、着実に導入が進められ、令和5年度末までに98.8%が実施された。
- また、当該道路のうち、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信号機等については、令和7年度までに原則として全ての当該部分において音響信号機及びエスコートゾーンを設置することとされ、令和5年度末までに66.4%が実施された。



（警察庁資料による）

北海道	東北	東京都	関東	中部
100%	100%	96.1%	99.7%	99.5%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
99.8%	96.9%	100.0%	99.1%	98.8%

※管区警察局等別

（令和5年度末時点）

(警察庁資料による)

北海道	東北	東京都	関東	中部
－	56.0%	82.5%	49.5%	76.4%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
54.6%	75.8%	54.4%	65.8%	66.4%

※管区警察局等別

(令和5年度末時点)

現状の分析

- 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については、順調である。
- 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て、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おける音響信号機及びエスコートゾーンの設置率については、令和7年度の目標値の約7割となっている。

今後の取組

- ✓ 信号機等のバリアフリー化については、基本構想が新たに策定された場合は、関係する都道府県警察は基本構想に即した交通安全特定事業計画を作成し、その計画に基づきバリアフリー化を推進していく。
- ✓ 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おける音響信号機及びエスコートゾーンの整備については、各都道府県警察が実施するバリアフリー化事業に対して、必要な助言、指導、予算の確保を行うことで、計画的に未整備箇所への整備を推進していく。

【信号機等のバリアフリー化に向けた予算（R7年度予算案）】

・特定交通安全施設等整備事業：予算額約173億円の内数（補助率5/10）

<総論>

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

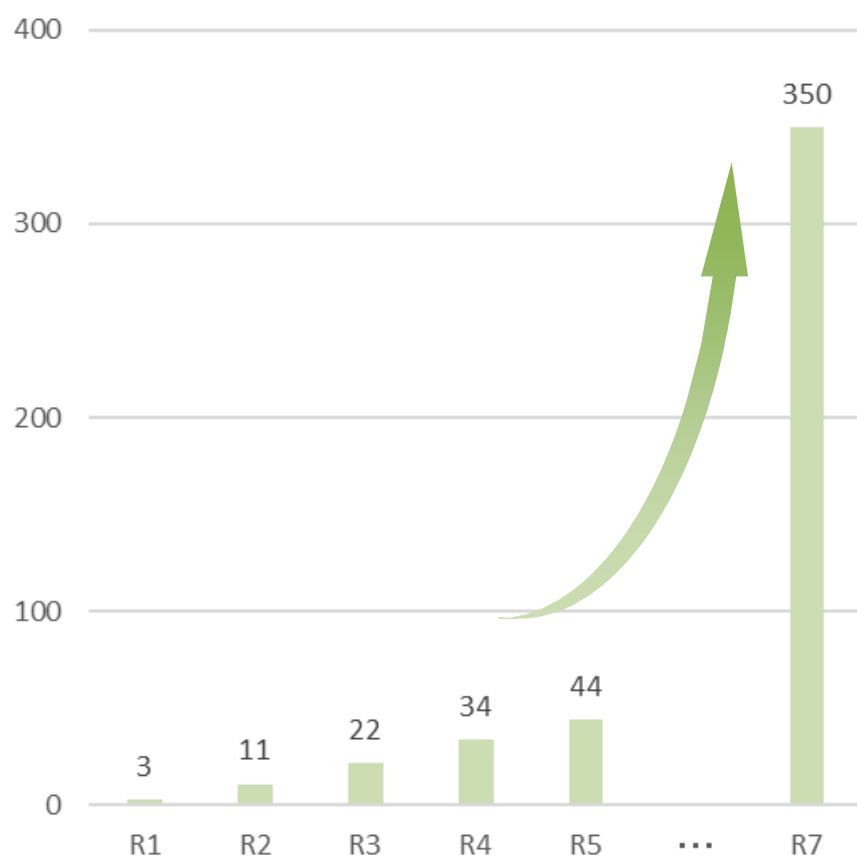
<各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- **移動等円滑化促進方針・基本構想**
- 心のバリアフリー

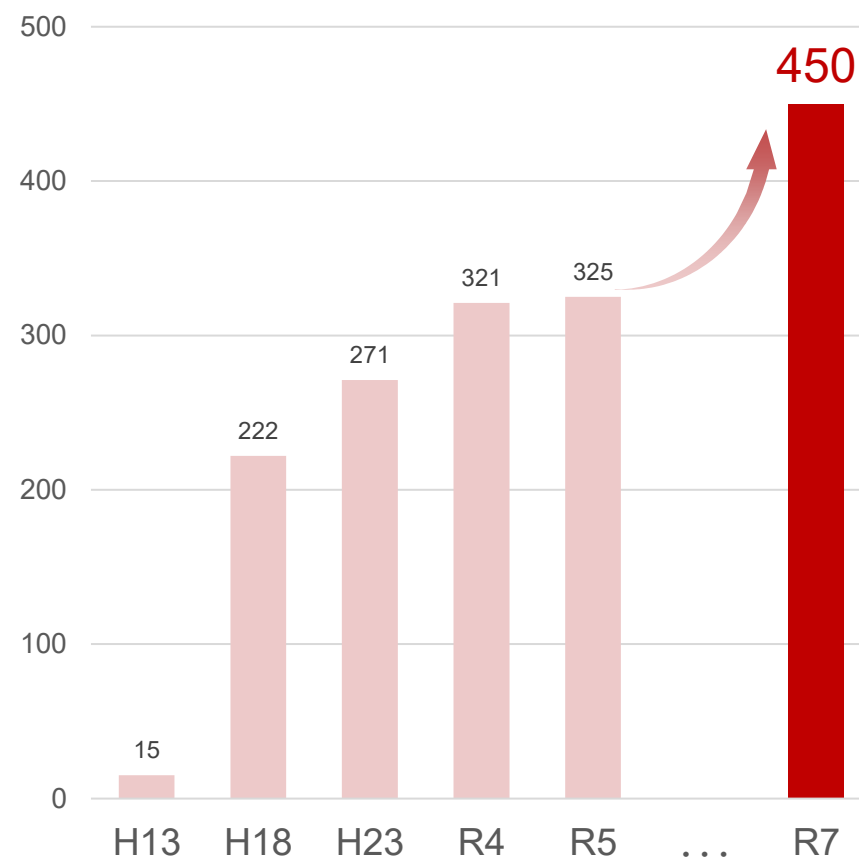
バリアフリーマスタープラン・基本構想の作成市町村数

- 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、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を掲げています。

＜マスタープランを作成している市町村数＞

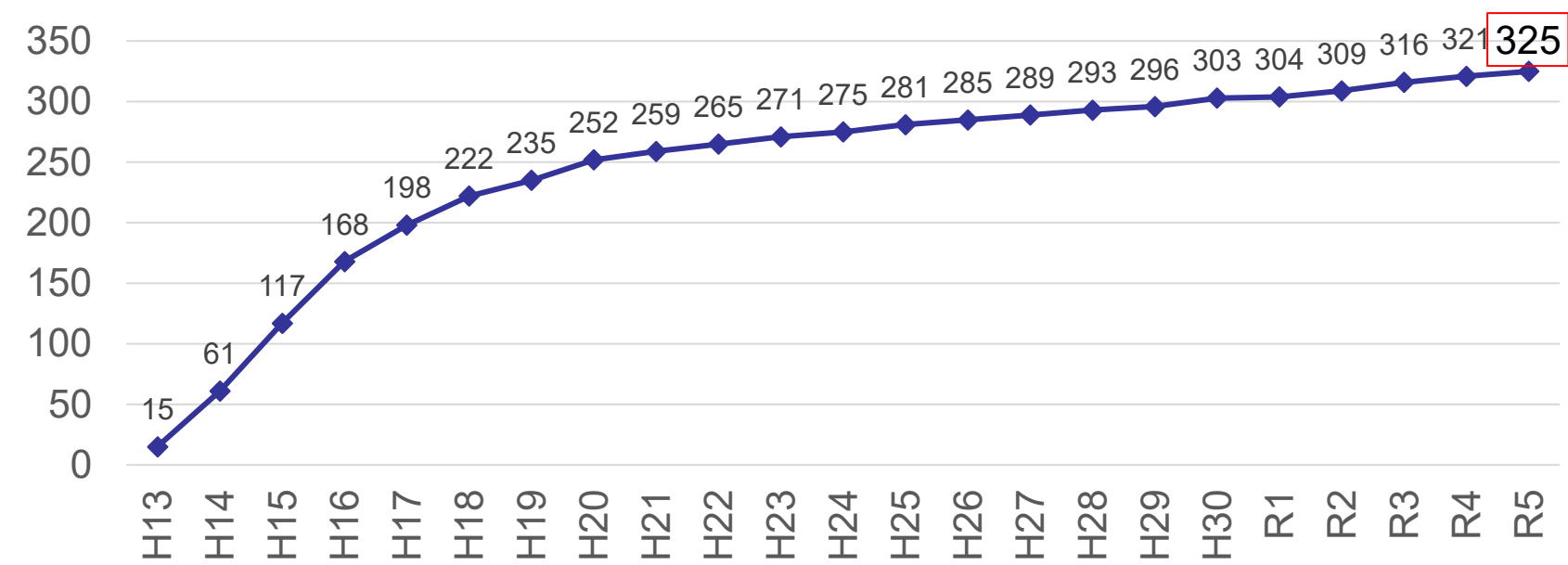


＜基本構想を作成している市町村数＞



- ・基本構想について、全国では325市区町において作成されており、作成率は約2割となっている。
- ・人口規模が比較的大きい「市・区」で見ると、作成率は約3分の1となっており、そのうち政令市・中核市・特別区は約9割となっている。

＜基本構想の作成 自治体数＞



	全国			市・区					町	村														
				政令市	中核市	その他の市	特別区																	
作成率	18.4 %			36.4 %	100 %	83.9 %	28.7 %	91.3 %	3.7 %	0.0 %														
作成数	325	／	1741	297	／	815	20	／	20	52	／	62	204	／	710	21	／	23	28	／	743	0	／	183

地域別 バリアフリー基本構想の作成状況

(令和5年度末時点)

※ブロック内訳は、運輸局と同じ

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
目標値	19	61	119	34	103
作成数	17	14	98	18	44
作成率	9.5 %	6.2 %	28.5 %	12.8 %	24.9 %
	17 / 179	14 / 227	98 / 343	18 / 141	44 / 177
うち市・区の作成率	42.9 %	16.8 %	43.0 %	28.3 %	39.0 %
	15 / 35	13 / 77	93 / 216	17 / 60	41 / 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
目標値	109	27	11	32	12
作成数	83	24	6	19	2
作成率	41.9 %	22.4 %	6.3 %	8.2 %	4.9 %
	83 / 198	24 / 107	6 / 95	19 / 233	2 / 41
うち市・区の作成率	64.8 %	38.9 %	15.8 %	15.7 %	18.2 %
	72 / 111	21 / 54	6 / 38	17 / 108	2 / 11

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	325	18.7 %	36.4 %
		325 / 1741	297 / 815

赤塗り箇所：
全国平均以上

青塗り箇所：
全国平均以下

地域別 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の作成状況
(令和5年度末時点) ※ブロック内訳は、運輸局と同じ

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
目標値	36	47	69	23	36
作成数	1	7	14	3	2
作成率	0.6 %	3.1 %	4.0 %	2.1 %	1.1 %
	1 / 179	7 / 227	14 / 343	3 / 141	2 / 177
うち市・区の作成率	0.0 %	9.1 %	6.4 %	5.0 %	1.9 %
	0 / 35	7 / 77	14 / 216	3 / 60	2 / 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
目標値	48	22	19	42	8
作成数	7	4	0	6	0
作成率	3.5 %	3.7 %	0.0 %	2.5 %	0.0 %
	7 / 198	4 / 107	0 / 95	6 / 233	0 / 41
うち市・区の作成率	5.4 %	7.4 %	0.0 %	5.5 %	0.0 %
	6 / 111	4 / 54	0 / 38	6 / 108	0 / 11

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	44	2.5 %	5.1 %
		44 / 1741	42 / 815

赤塗り箇所：
全国平均以上

青塗り箇所：
全国平均以下

移動等円滑化促進方針（マスタープラン）
作成市町村一覧（令和5年度末時点）**44市区町**

都道府県	市町村
北海道	長万部町
青森県	三沢市
岩手県	遠野市
	宮古市
秋田県	大館市
	秋田市
福島県	福島市
茨城県	つくば市
埼玉県	春日部市
	戸田市
	本庄市
千葉県	千葉市
	大田区
東京都	武蔵野市
	新宿区
	日野市
	調布市
	目黒区
	江戸川区
	杉並区
	世田谷区
新潟県	糸魚川市
	小千谷市
富山県	射水市
静岡県	富士市
三重県	伊勢市
	堺市
大阪府	豊中市
	高槻市
	池田市
兵庫県	明石市
奈良県	奈良市
	田原本町
鳥取県	鳥取市
岡山県	岡山市
広島県	呉市
山口県	宇部市
	飯塚市
福岡県	田川市
	福岡市
熊本県	熊本市
大分県	大分市
長崎県	長崎市

計 44市区町

バリアフリー基本構想作成市町村一覧
（令和5年度末時点）**325市区町**

都道府県	市町村
北海道	札幌市
	小樽市
	旭川市
	室蘭市
	釧路市
	北見市
	苫小牧市
	江別市
	千歳市
	滝川市
	深川市
	富良野市
	恵庭市
	伊達市
	枝幸町
	遠軽町
	登別市
青森県	青森市
岩手県	盛岡市
	一関市
宮城県	宮古市
	仙台市
	松島町
秋田県	秋田市
	大館市
山形県	山形市
	南陽市
福島県	福島市
	会津若松市
	郡山市
	いわき市
	水戸市
	日立市
	土浦市
茨城県	石岡市
	笠間市
	取手市
	ひたちなか市
	守谷市
	宇都宮市
	栃木市
栃木県	佐野市
	鹿沼市
	日光市
	小山市
	那須塩原市
	下野市
	洗谷区
	壬生町
	前橋市
群馬県	高崎市
	伊勢崎市
埼玉県	さいたま市
	熊谷市
	川口市
	所沢市
	東松山市
埼玉県	北見市
	入間市
	白岡市
	小川町
	寄居町
	戸田市
	千葉市
	市川市
	船橋市
	松戸市
	野田市
	習志野市
	柏市
	市原市
	流山市
	八千代市
	見附市
	鎌ヶ谷市
	浦安市
	袖ヶ浦市
	君津市
	千代田区
	港区
	新宿区
	文京区
	台東区
	墨田区
	江東区
	品川区
	目黒区
	大田区
	世田谷区
	中野区
	杉並区
	豊島区
	北区
	荒川区
	板橋区
	練馬区
	足立区
	葛飾区
	江戸区
	八王子市
	武蔵野市
	三鷹市
	府中市
	調布市
	町田市
	小金井市
	日野市
	羽村市
	国分寺市
神奈川県	横浜市
	川崎市
	相模原市
	平塚市
	熱海市
	鎌倉市
	藤沢市
	小田原市
	茅ヶ崎市
	逗子市
	三浦市
	秦野市
	厚木市
	大和市
	伊勢原市
	座間市
	大磯町
	二宮町
	新潟市
	長岡市
	柏崎市
	新潟市
	見附市
	糸魚川市
	上越市
	南魚沼市
	湯沢町
	津市
	魚津市
	射水市
	高岡市
富山県	金沢市
石川県	福井市
福井県	敦賀市
山梨県	山梨市
	笛吹市
	上野原市
	松本市
長野県	岡谷市
	諏訪市
	塩尻市
	茅野市
	岐阜市
	多治見市
	中津川市
	瑞浪市
	羽島市
	恵那市
	美濃加茂市
	土岐市
	各務原市
	可児市
	瑞穂市
	笠松町
	垂井町
静岡県	静岡市
	浜松市
	沼津市
	平塚市
	三島市
	富士宮市
	伊東市
	島田市
	富士市
	焼津市
	藤枝市
	御殿場市
	袋井市
	名古屋市
	岡崎市
	弥富市
	瀬戸市
	二宮町
	春日井市
	豊川市
	刈谷市
	豊田市
	日進市
	知多市
	阿久比町
	津市
	伊勢市
	松阪市
	桑名市
	亀山市
	大津市
	彦根市
	長浜市
	近江八幡市
	守山市
	栗東市
	甲賀市
	野洲市
	高島市
	米原市
	竜王町
	京都市
	福知山市
	宇治市
	亀岡市
	向日市
	長岡京市
	八幡市
	京田辺市
	木津川市
	大山崎町
	精華町
京都府	奈良市
	宇治市
	亀岡市
	向日市
	長岡京市
	八幡市
	京田辺市
	木津川市
	大山崎町
	精華町
大阪府	大阪市
	堺市
	岸和田市
	豊中市
	池田市
	吹田市
	高槻市
	貝塚市
	守口市
	枚方市
	茨木市
	八尾市
	泉佐野市
	富田林市
	寝屋川市
	河内長野市
	松原市
	羽曳野市
	門真市
	摂津市
	高石市
	藤井寺市
	東大阪市
	高松市
	丸亀市
	松山市
	四條畷市
	交野市
	大板狭山市
	阪南市
	島本町
	神戸市
	姫路市
	明石市
	西宮市
	芦屋市
	加古川市
	宝塚市
	川西市
	播磨町
	奈良市
	大和郡山市
	橿原市
	香芝市
	葛城市
	五條市
	河合町
	斑鳩町
	上牧町
	生駒市
	御所市
	田原本町
	和歌山市
	橋本市
	田辺市
	高野町
	那智勝浦町
和歌山県	鳥取市
	米子市
	倉吉市
	松江市
	出雲市
	江津市
	倉敷市
	笠岡市
	津山市
	岡山市
	和気町
	広島市
	呉市
	三原市
	尾道市
	福山市
	東広島市
	廿日市市
	大竹市
	海田町
	坂町
	下関市
	山口市
	周南市
	徳島市
	高松市
	丸亀市
	松山市
	今治市
	高知市
	北九州市
	福岡市
	大牟田市
	久留米市
	筑紫野市
	大野城市
	古賀市
	福津市
	糸島市
	遠賀町
	唐津市
	長崎市
	佐世保市
	熊本市
	玉東町
	大分市
	別府市
	宮崎市
	鹿児島市
	那覇市
	宮古島市

計 325市区町

現状の分析

- 令和5年度末時点の第3次整備目標に対する達成度は、「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、令和7年度末の目標の達成は難しい見込みとなっている。
- 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。

今後の取組

- ✓ 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。
- ✓ 一方で、地方部においては作成率が低い傾向にあるため、あり方検討会では主要課題の1つとして地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりの推進について検討を行っている。
- ✓ 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ついて、あり方検討会の議論等を踏まえながら、今後より一層促進する方策の検討を進める。

【移動等円滑化促進方針・基本構想の作成に関する予算（R7年度予算案）】

- ・バリアフリー基本構想等の円滑な作成・運用・スパイラルアップ等の促進関連事業：約0.6億円の内数
- ・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）：209億円の内数

<総論>

- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

<各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

○「心のバリアフリー」の用語の認知度

- ・ 新たなバリアフリー整備目標の設定に伴い、新たな項目として「心のバリアフリー」の用語の認知度が追加され、令和7年度までに、約50%の認知度を達成するように目標が設定された。
- ・ 令和5年度における認知度※は21.6%となっている。

令和4年度 実績値
21.4%

令和5年度 実績値
21.6%

○高齢者、障害者の立場を理解して行動ができている人の割合

- ・ 新たな整備目標の設定に伴い、新たな項目として高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合が追加され、令和7年度までに、原則100%を達成するように目標が設定された。
- ・ 令和5年度における割合※は81.3%となっている。

令和4年度 実績値
81.7%

令和5年度 実績値
81.3%

※ 2023年10月に実施した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。

現状の分析

- 「心のバリアフリーの用語の認知度」及び「高齢者、障害者の立場を理解して行動ができている人の割合」については、第3次バリアフリー整備目標から新たに追加されたことに伴い、高齢者障害者等用施設等の適正利用推進のためのキャンペーンやバリアフリー教室の実施等によって、心のバリアフリーの推進を重点的に行ってきた。
- ただ、令和4年度から令和5年度にかけては「用語の認知度」は微増したものの「理解して行動ができている人の割合」は微減しており、令和7年度での目標値の達成は難しい見込みである。
- 令和5年度末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」という言葉に触れる機会が減ったことや用語の認知度と行動ができている人の割合との差異から、「心のバリアフリー」という用語そのものの周知・啓発が不十分であったことなどが要因として考えられる。

今後の取組

- ✓ 令和7年度までの目標達成に向けた取組としては、より幅広い世代に認知していただけるよう、啓発ポスター等に積極的に心のバリアフリーの用語を使用すること等の取組を行っていく。

【「心のバリアフリー」の認知度向上に関する予算（R7年度予算案）】

- ・障害者等用施設等の適正利用促進関連事業：0.6億円の内数
- ・心のバリアフリーの推進関連事業：0.6億円の内数