資料５

第２回　バリアフリー施策の新たな枠組みに関する検討会

令和8年10月

国土交通省 総合政策局 共生社会政策課

Ⅰ.　3つの論点と問題意識

Ⅱ.　社会経済環境の変化に伴う移動等の変容

Ⅲ.「法の対象・基本理念」に係る検討の方向性

Ⅳ.「目指すべき状態」に係る検討の方向性

〈次回〉

Ⅴ.「担い手・実現方策」に係る検討の方向性

3つの論点

1．法の対象・基本理念

2．目指すべき状態

3．担い手・実現方策

1．法の対象・基本理念

○ 社会経済環境が大きく変化する中、現行法は、多様な利用者の移動等の困難さを十分に捉え、共生社会の実現に資するものとなっているか。

○ 高齢者、障害者等はもとより、特に、女性、こども、子育て世代等を含め、利用態様や置かれた状況等に応じて生じる移動等の困難さについて、どのように考慮していくべきか。

2. 目指すべき状態

○ 施設等のバリアフリーは着実に進展している一方、利用者は、目的地までの一連の移動等において、その多様な特性や状況等により移動の困難さを抱えており、それらをきめ細かく把握し、施設等の間の接続、情報提供、人的支援等の残された課題に対応することが重要ではないか。また、施設等の障壁の除去に加え、利用環境や使いやすさの向上も求められているのではないか。

○ 新技術の活用を含むハード・ソフトの組み合わせにより、利用者が自らの状況やニーズに応じて選択し、安心かつ快適に移動等できる環境を実現すべきではないか。

3．担い手・実現方策

○ 人口規模、移動需要、施設等の集積状況、事業者等や地方公共団体の経営・財政状況等が地域によって大きく異なる中、全国一律の仕組みや従来の担い手だけでは、地域の実情に応じたバリアフリーの推進が難しいのではないか。

○ 社会経済環境の変化により、移動等円滑化に関わる主体の多様化が見込まれる中、移動等の円滑化や質の向上の取組を持続可能なものとするため、関係する主体の役割分担や費用分担はどうあるべきか。

Ⅰ.　３つの論点と問題意識

Ⅱ.　社会経済環境の変化に伴う移動等の変容

Ⅲ.「法の対象・基本理念」に係る検討の方向性

Ⅳ.「目指すべき状態」に係る検討の方向性

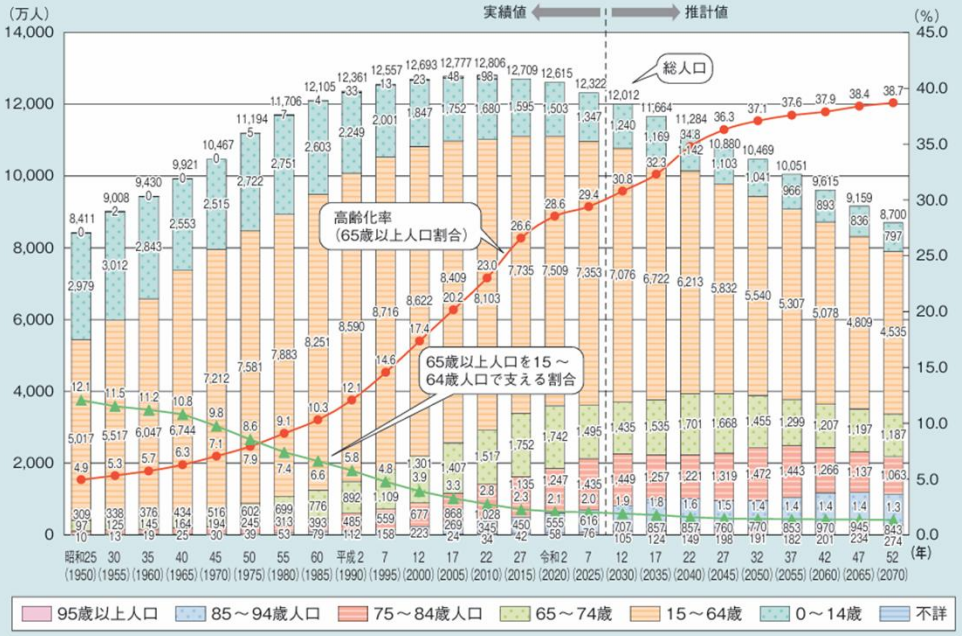
〈次回〉

Ⅴ.「担い手・実現方策」に係る検討の方向性

（１） 高齢者を取り巻く環境の変化

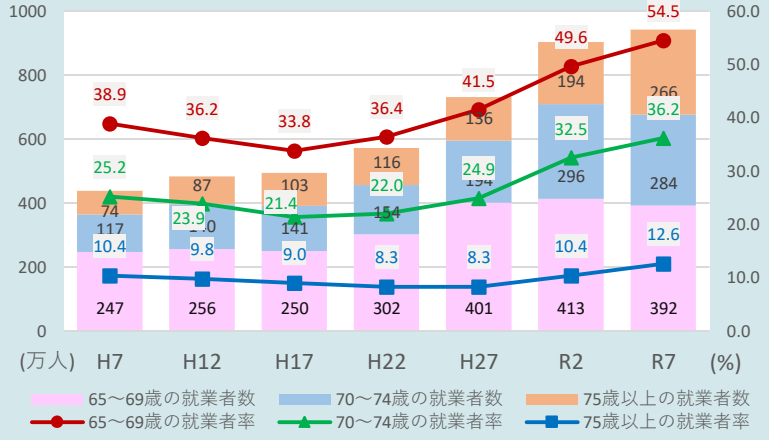
○ 高齢者が全人口の約3割を占め、今後も増加見込み。単なる層の量的拡大だけでなく、定年延長や社会参加の意欲向上等を背景とした「能動的に移動する高齢者（就業者、アクティブシニア）」の増加傾向が顕著。

■ 高齢者数の推移と将来推計



出典：内閣府「令和8年度版 高齢社会白書」

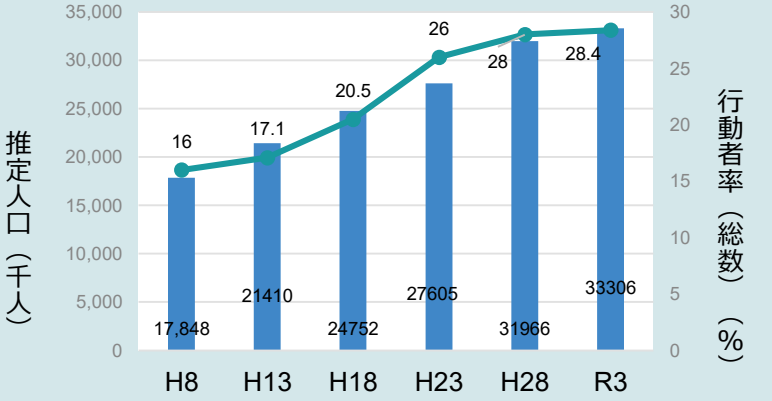
■ 65歳以上の就業者数（就業率）



出典：総務省統計局「労働力調査」より作成

■ 高齢者の社会活動（学習・自己啓発・訓練）

［65歳以上、推定人口は複数回答］



出典：内閣府「高齢社会対策総合調査（高齢者の生活と意識に関する国際比較調査）」より作成

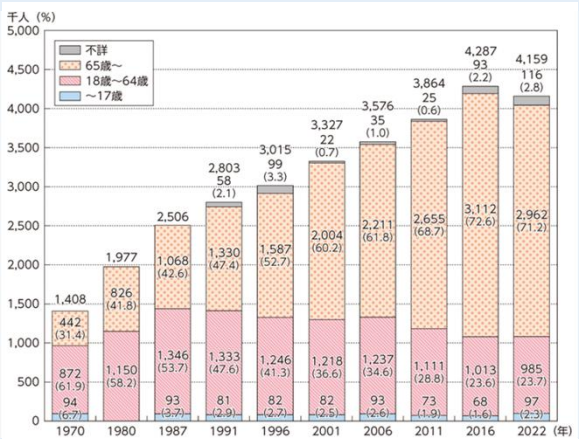
（２） 障害者を取り巻く環境の変化

国土交通省

○ 身体障害者、知的障害者、精神障害者とも人数は概ね増加傾向。複数の障害を併せ持つ者もいるため単純な合計にはならないものの、国民のおよそ9.3%が何らかの障害を有している。また、全世界に障害者は13億人おり、世界人口の約16%を占める（令和３(2021)年時点）と言われている*。

＊WHO「障害者の健康の公平性に関するグローバルレポート」 令和４(2022)年

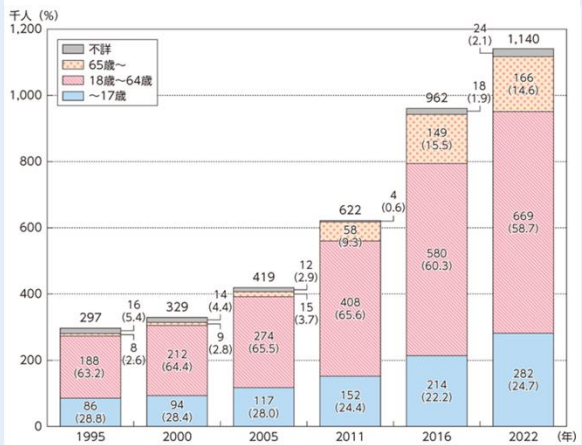
■ 身体障害者



注1：在宅の身体障害者数
注2：昭和50(1980)年は身体障害児（0～17歳）に係る調査を行っていない。
注3：四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。

平成7(1995)年 **3,015千人**
↓
令和4(2022)年 **4,159千人**

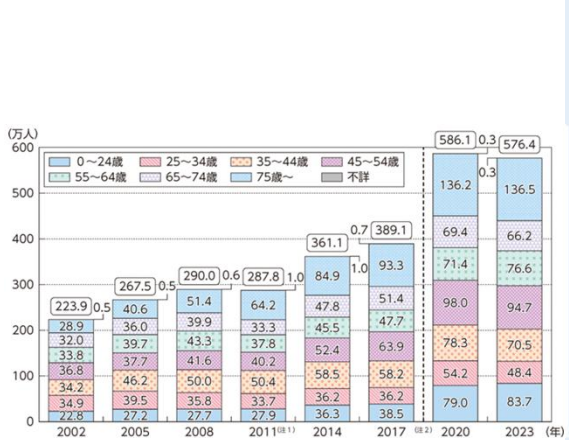
■ 知的障害者



注1：在宅の知的障害者数
注2：四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。

平成7(1995)年 **297千人**
↓
令和4(2022)年 **1,140千人**

■ 精神障害者



注1：精神障害の外来患者数
注2：平成23(2011)年の調査では宮城県の一部と福島県を除いている。
注3：令和2(2020)年から総患者数の推計方法を変更している。具体的には、外来患者数の推計に用いる平均診療間隔の算出において、前回診療日から調査日までの算定対象の上限を変更している(2017年までは31日以上を除外していたが、令和2(2020)年からは99日以上を除外して算出)。
注4：四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。

平成14(2002)年 **2,239千人**
↓
令和5(2023)年 **5,764千人**

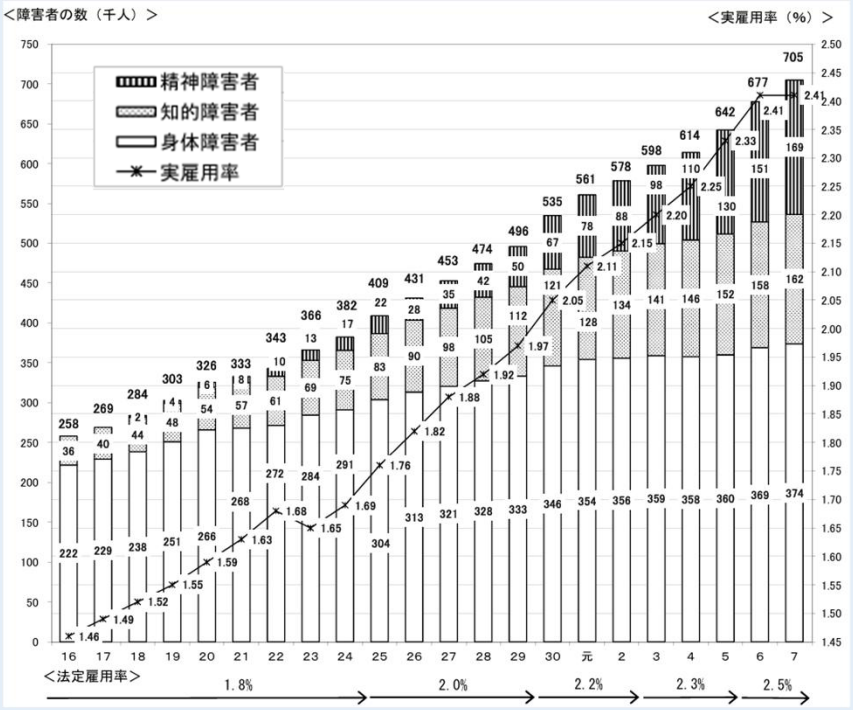
出典：全て厚生労働省「令和8年度版 障害者白書」

（２） 障害者を取り巻く環境の変化

国土交通省

○ 障害者の就労者数が増加傾向であるほか、パラスポーツへの参画等の余暇活動の充実が図られている。

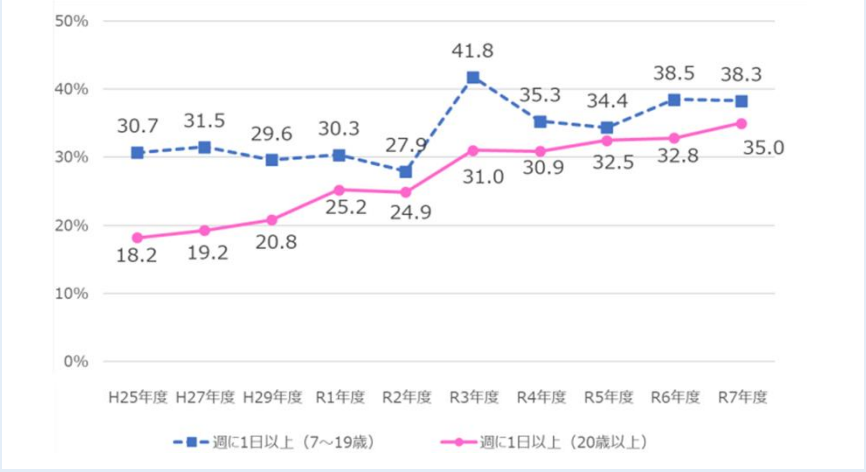
■ 実雇用率と雇用されている障害者の数の推移



注１：雇用義務のある企業（平成24(2012)年までは56人以上規模、平成25(2013)年から平成29(2017)年までは50人以上規模、平成30(2028)年から令和２(2020)年までは45.5人以上規模、令和３(2021)年から令和５(2023)年までは43.5人以上規模、令和６年以降は40人以上規模）についての集計である。
注２：「障害者の数」とは、次に掲げる者の合計数である。
・平成17(2005)年まで身体障害者/重度身体障害者はダブルカウント）、知的障害者（重度知的障害者はダブルカウント）、重度身体障害者又は重度知的障害者である短時間労働者
・平成18(2006)年～平成22(2010)年身体障害者:（重度身体障害者はダブルカウント）、知的障害者（重度知的障害者はダブルカウント）、精神障害者、重度身体障害者、重度知的障害者又は精神障害者である短時間労働者（精神障害者である短時間労働者は0.5カウント）
・平成23(2011)年～令和５(2023)年身体障害者:（重度身体障害者はダブルカウント）、知的障害者（重度知的障害者はダブルカウント）、精神障害者、重度身体障害者、重度知的障害者である短時間労働者、重度以外身体障害者及び知的障害者並びに精神障害者である短時間労働者（0.5カウント）
・令和６(2024)年以降身体障害者:（重度身体障害者はダブルカウント）、知的障害者（重度知的障害者はダブルカウント）、精神障害者、重度身体障害者、重度知的障害者、精神障害者である短時間労働者、重度以外身体障害者及び知的障害者である短時間労働者（0.5カウント）、重度身体障害者、重度知的障害者、精神障害者である特定短時間労働者（0.5カウント）

出典：厚生労働省 「令和７年 障害者雇用状況の集計結果」

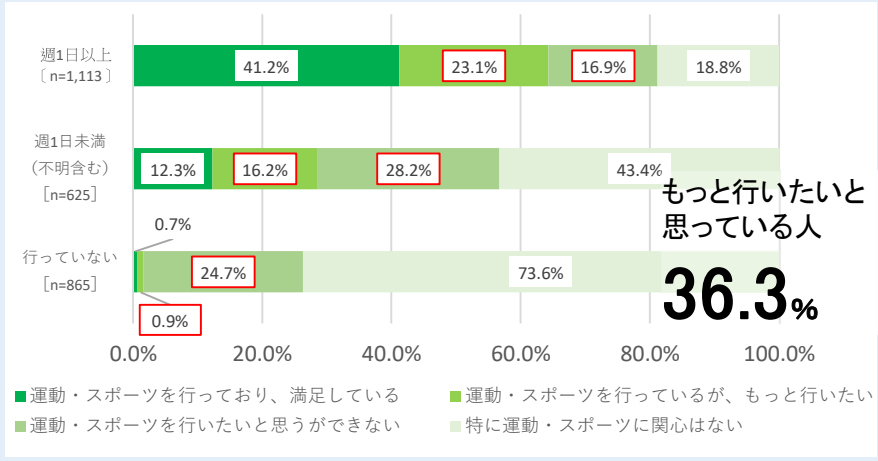
■ 障害児・者の運動・スポーツの実施率の推移



出典：スポーツ庁 「障害児・者のスポーツライフに関する調査研究」令和7(2025)年度

■ 現在の運動・スポーツ等の取組

[N=2,603]

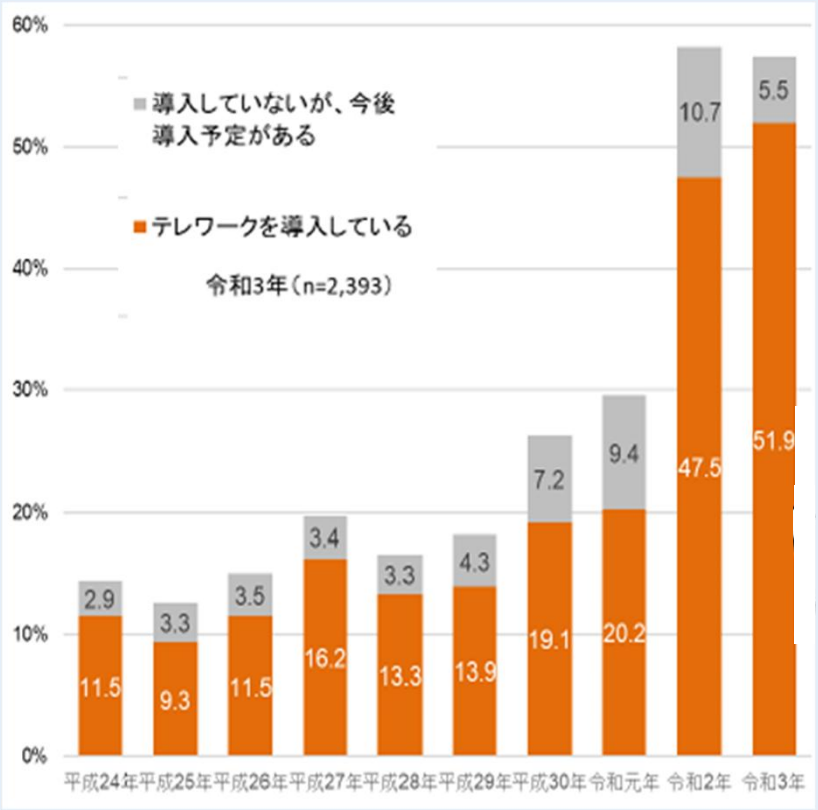


出典：スポーツ庁 「障害児・者のスポーツライフに関する調査研究」令和7(2025)年度

（3） 移動等の変容

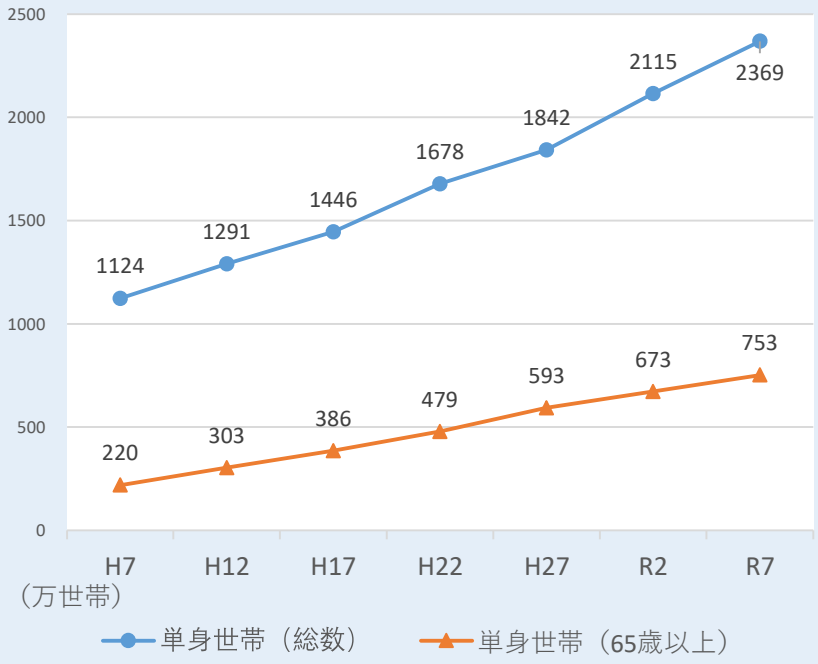
○ 人口減少の進展やデジタル技術の普及（物理的移動の代替手段の定着）に伴い、社会全体の移動需要の量は減少する可能性。一方、移動需要の質は、就労・生活スタイル等の多様化に伴い、画一的な通勤・通学等を前提としたものから、目的、時間帯、方向性等が多様化していくのではないか。

■ テレワーク導入状況の推移



出典：厚生労働省 「新しい時代の働き方に関する研究会」 参考資料

■ 単身世帯数の推移

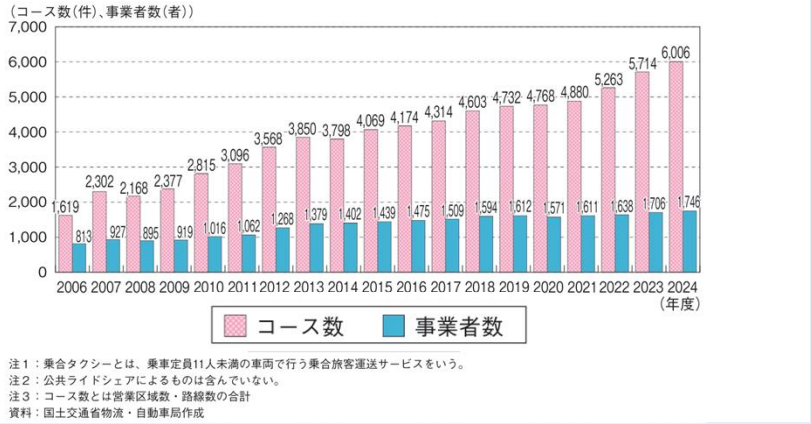


出典：総務省統計局 「令和7年 国勢調査」より国土交通省作成

（3） 移動等の変容

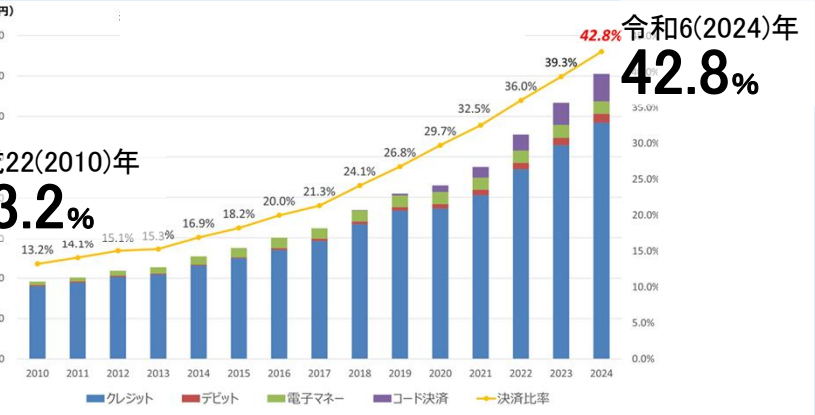
○ AIオンデマンド交通の普及や新モビリティの実装、デジタル技術を活用した事前予約やキャッシュレス決済等の進展により、移動手段の組み合わせや利用プロセスは多様化・個別化するのではないか。

■ デマンド交通（乗合タクシー）の導入状況



出典：国土交通省 「令和８年版 交通政策白書」

■ キャッシュレス決済額及び比率の推移 （全産業）



出典：経済産業省 「2024年のキャッシュレス決済比率を算出しました」令和７(2025)年

■ 移動手段の組合せが多様化・個別化

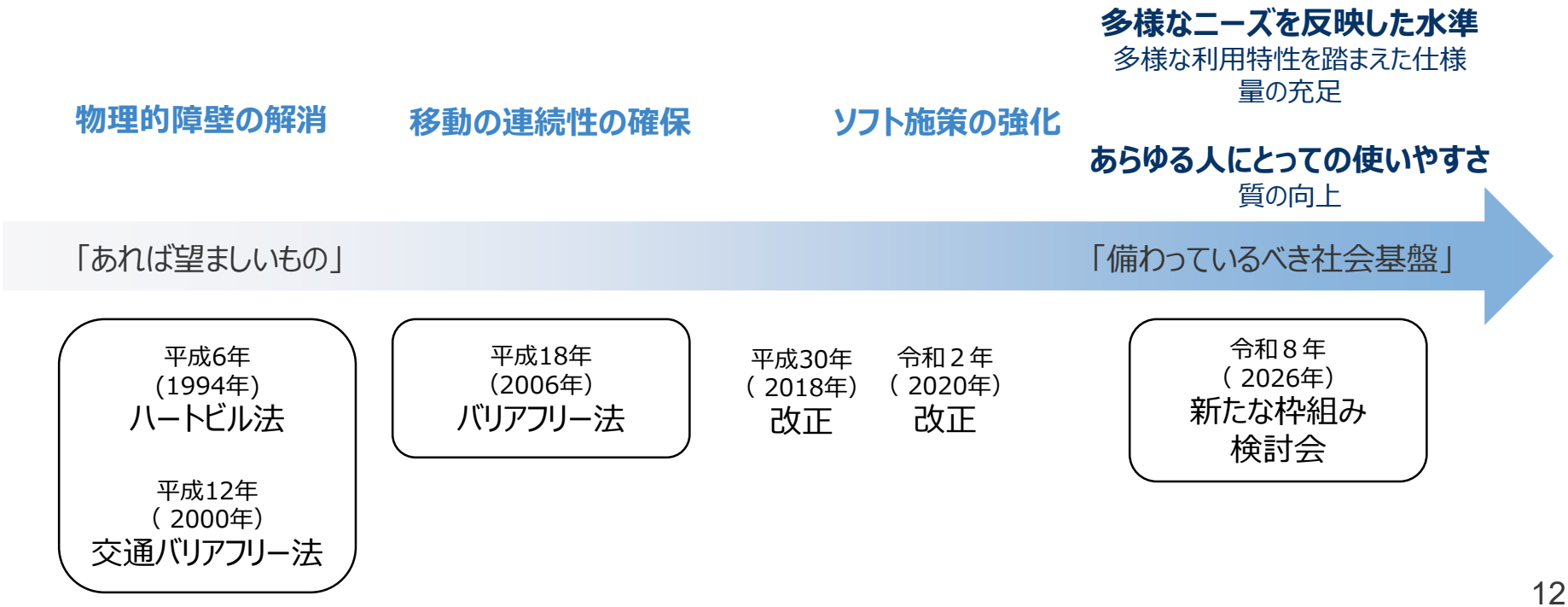


イメージ図 （Microsoft Copilotにより作成）

（３） 移動等の変容

○ ハートビル法、交通バリアフリー法の施行前の我が国においては、高齢者や障害者等の移動等に配慮した施設等の整備は十分でなく、移動に多くの制約が存在。その後、高齢者、障害者等をはじめ、地方公共団体、施設設置管理者等の取組の積み重ねとバリアフリー施策の推進により、物理的障壁の解消が着実に進展し、バリアフリー環境は一定の水準に到達。

○ 他方、バリアフリー施設等は、かつてのように「あれば望ましいもの」ではなく、「誰もが日常生活や社会生活を送る上で当然に備わっているべき社会基盤」として認識されるようになっており、今後は、共生社会の理念に照らし、多様な利用特性やニーズを踏まえた仕様の充実や施設等の量的充足を図るとともに、あらゆる人にとっての使いやすさの向上に取り組むことが求められている。



Ⅰ.　３つの論点と問題意識

Ⅱ.　社会経済環境の変化に伴う移動等の変容

Ⅲ.「法の対象・基本理念」に係る検討の方向性

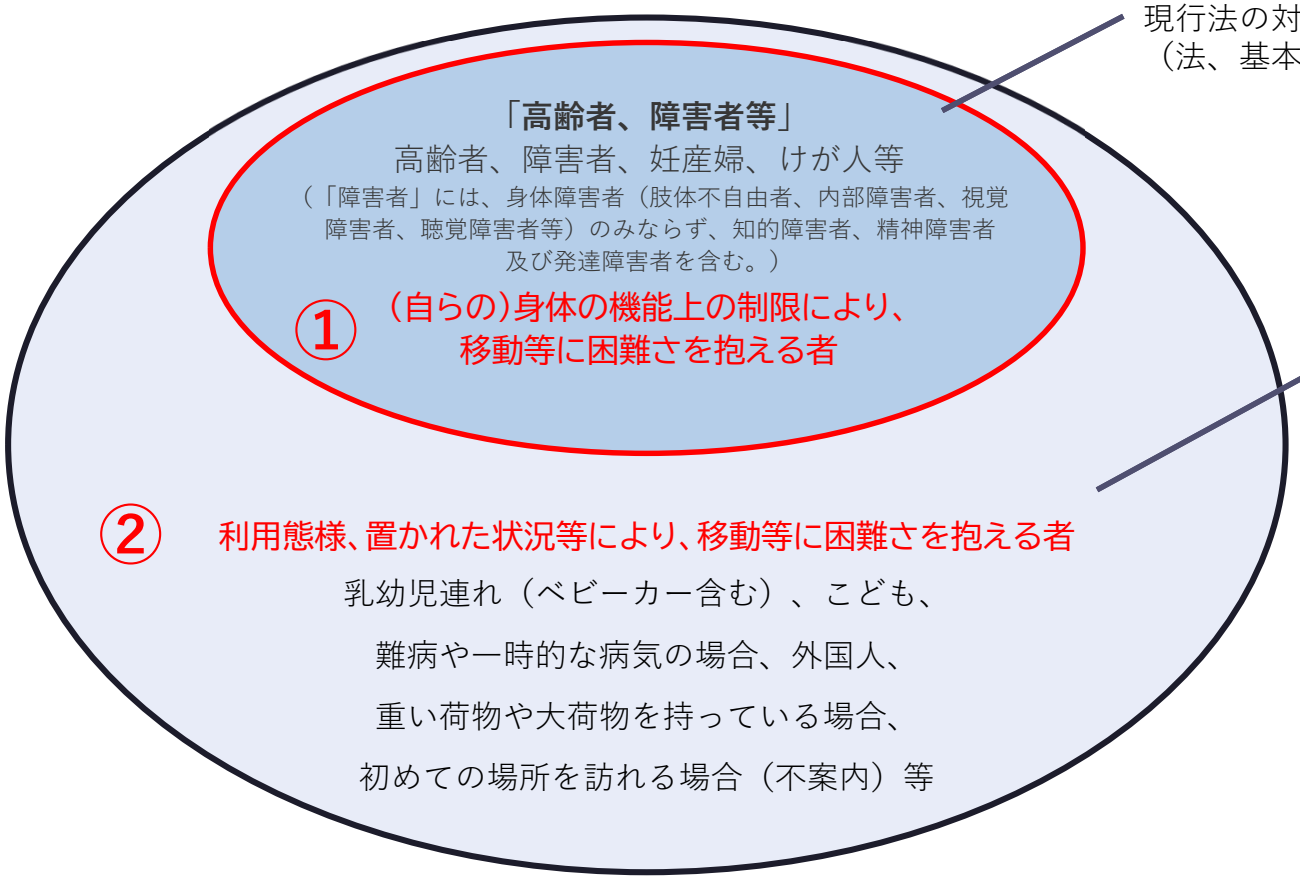
Ⅳ.「目指すべき状態」に係る検討の方向性

〈次回〉

Ⅴ.「担い手・実現方策」に係る検討の方向性

（１）多様な移動等の困難さへの対応

現行法等で対象としているのは下記の通り。なお、平成30(2018)年のバリアフリー法改正により、障害の「社会モデル」※に基づく障壁の除去が必要である旨や共生社会の実現が必要である旨の理念を反映した規定が設けられている。※ 障害や不利益・困難は障害のない人を前提に作られた社会の作りや仕組みに原因があるとする考え方



（１）多様な移動等の困難さへの対応

１） 対象①と②の抱える移動等の困難さの質的差異と共通性

○ 対象①は継続的な身体の機能上の制限を主因とするのに対し、対象②は利用態様や置かれた状況等に起因する一時的・環境的な制限であるという点で、困難さをもたらす背景に質的差異がある。

○ しかしながら、「段差や不適切な動線による移動の障壁」「周囲の環境による身体的・心理的負担」「必要な情報へのアクセス困難」など、直面する事象においては共通性。

■ 属性ごとの主な特性（より具体的なニーズ）の例

対象①の特性の例

高齢者	・階段、段差の移動、長い距離の連続歩行が困難 ・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難 ・ 認知症の発症に伴う記憶障害、見当識障害、理解・判断力の低下等がある など
肢体不自由者	・階段、段差の昇降等移動が困難 ・車内で一定以上のスペースが必要 ・座位により高いところの表示が見にくい など
視覚障害者	・空間把握、目的場所までの経路認知が困難 ・案内や文字情報の把握、色の判別が困難 など
聴覚・言語障害者	・音声による情報認知やコミュニケーションが困難 など
内部障害者	・疲労しやすく長時間の歩行や立位が困難 ・ストーマ造設によりトイレに専用設備が必要 など
知的障害者	・読み書きや情報理解が困難な場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある など
精神障害者	・周囲の環境や状況により精神的に不安定になる場合がある など
発達障害者	・音や光等の感覚や周辺環境との調整が困難 ・遮音や光の調節可能な空間、カームダウンスペースが必要 など
高次脳機能障害者	・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある など
妊産婦	・歩行が不安定（特に下り階段では足下が見えにくい） ・不意に気分が悪くなったり疲れやすい など

対象②の特性の例

乳幼児連れ	・階段、段差などの昇降が困難（特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの利用） ・移動及び車内で一定以上のスペースが必要（ベビーカーの場合） ・長時間の立位が困難（子どもを抱きかかえている場合など） など
こども	・身長が低く高いところの表示が見にくい ・認知能力が発達途上で情報理解が困難な場合がある など
外国人	・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など
重い荷物、大きな荷物を持っている人	・階段、段差などの昇降が困難* ・移動及び車内で一定以上のスペースが必要 * など
トランスジェンダー	・自認する性別と見た目の性別が一致しないことによるトイレ等利用の際の心理的負担* など

＊…ガイドライン等に具体的な記載はないが、特性として考え得るもの

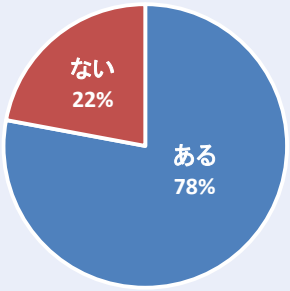
国土交通省

２）対象②が抱える移動等の困難さの実態

○ 利用態様や置かれた状況等により、移動等に困難さを抱える者としては、乳幼児連れ（ベビーカー利用等）、こども、難病や一時的な病気の方、外国人等、多岐にわたる主体の存在が想定される。
○ 例えば、乳幼児連れにおいては、階段等の物理的障壁のみならず、公共交通機関の混雑、周囲の視線や理解不足に起因する精神的・心理的障壁等があり、外出そのものを躊躇させる要因にもなっている実態がある。

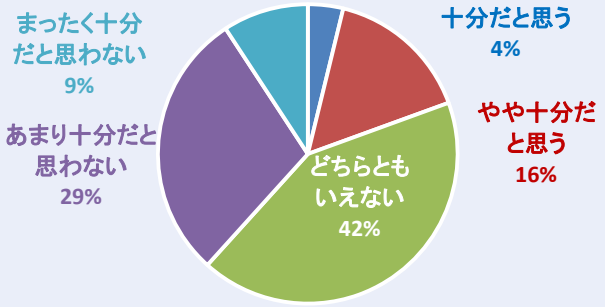
■ 妊婦、乳幼児連れが周囲に気を遣い公共交通機関の利用をためらったり避けた経験

[n=2,990]



■ 妊婦、乳幼児連れが公共交通機関を利用時周囲の配慮に対する認識

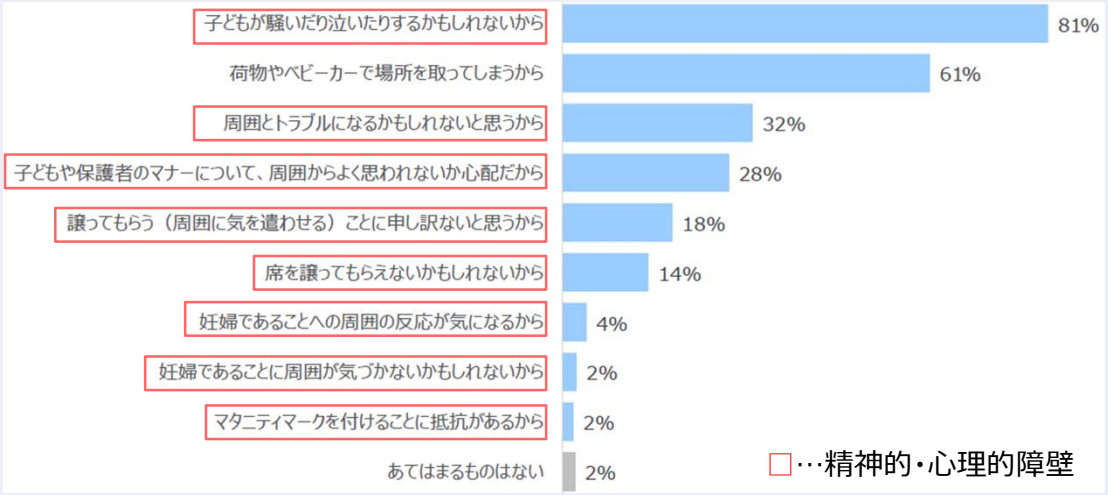
[n=2,990]



■ 公共交通機関の利用をためらう理由

[n=2,331]

※周囲に気を遣い、妊娠中や乳幼児連れでの公共交通の利用をためらったり避けたことが「ある」と回答した人



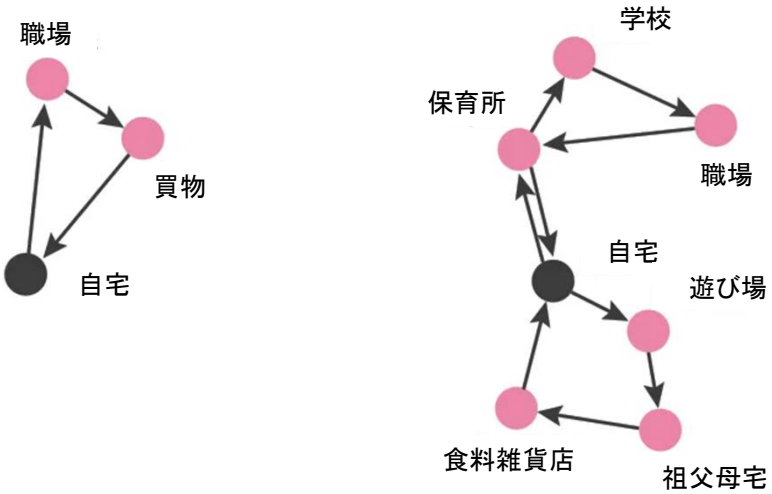
出典：赤ちゃんのいる暮らし研究所 「移動中の困りごとについての調査」

Copyright©2026 Akachan Honpo Co.,Ltd.

２） 対象②が抱える移動等の困難さの実態

○ 従来の社会構造から女性に偏りがちなケア労働の移動特性として、複数の用務を連続して行う移動形態（チェーントリップ）の多さが指摘されている。
○ 例えば、乳幼児がいる共働き世帯では、保育所への送迎、就労、日用品の買い物、通院付き添い等が連続し、移動における一カ所の障壁が後続の全行程に支障を来すおそれがあるという、特有の時間的・心理的制約を伴う。
○ また、こどもは身体機能や認知能力が発達の途上にあり、情報認知能力、視線の低さ等に起因する移動等における障壁の存在が想定される。これが、こどもの自立的な移動を制約するだけでなく、保護者による送迎負担やチェーントリップのさらなる複雑化を招く要因となっている。

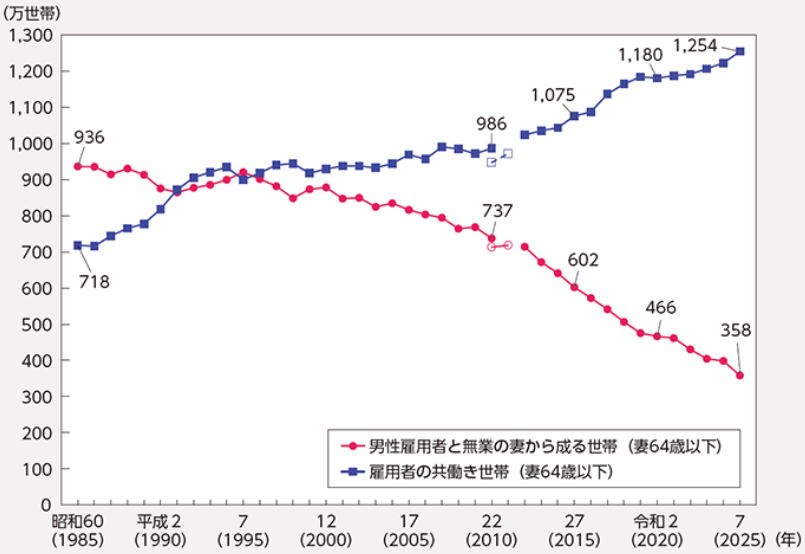
■ 養育責任のレベルが異なる人々の移動パターンの違い



出典：Institute for Transportation and Development Policy「乳幼児とその養育者のアクセス(Access for ALL：Access and Babies, Toddlers, and Their Caregivers)」令和４(2022)年

■ 共働き世帯数の推移

［妻が64歳以下の世帯］



出典：内閣府 「令和8年度版 男女共同参画白書」

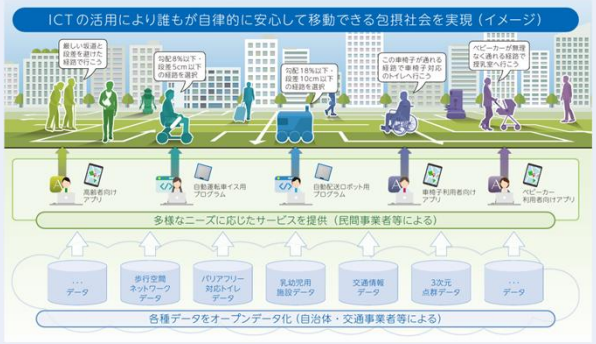
（１）多様な移動等の困難さへの対応

３） 移動等円滑化への要請の変容

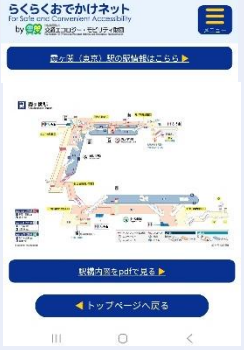
○ デジタル技術等の活用や新モビリティの実装に伴い、移動手段の組み合わせや利用プロセスの多様化・個別化が見込まれ、物理的障壁の除去に加えて、情報アクセスにおける障壁の除去が重要になるのではないか。

■ デジタル技術を活用したデータ整備やサービスの例

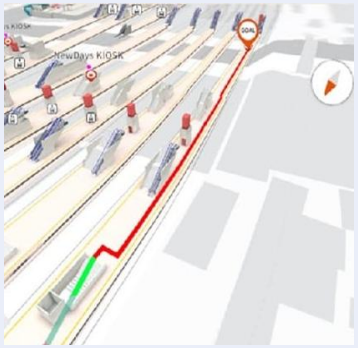
歩行空間ナビ・プロジェクト



らくらくおでかけネット



ステーションナビ



PAパッセンジャー



■ 自動運転の社会実装

令和12(2030)年度における自動運転サービス車両数（※）1万台の目標を設定し、自動運転社会の早期実現に向けた方策を実施。
※全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

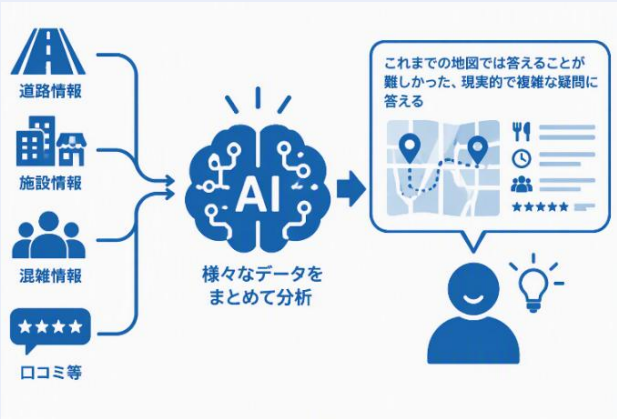
自動運転社会への道筋（人流）





Copilotで作成（自動運転社会が実現された際に起こりうる事象や風景をイメージ化したもの）
出典：国土交通省「第3回国土交通省自動運転社会実現本部」令和８(2026)年

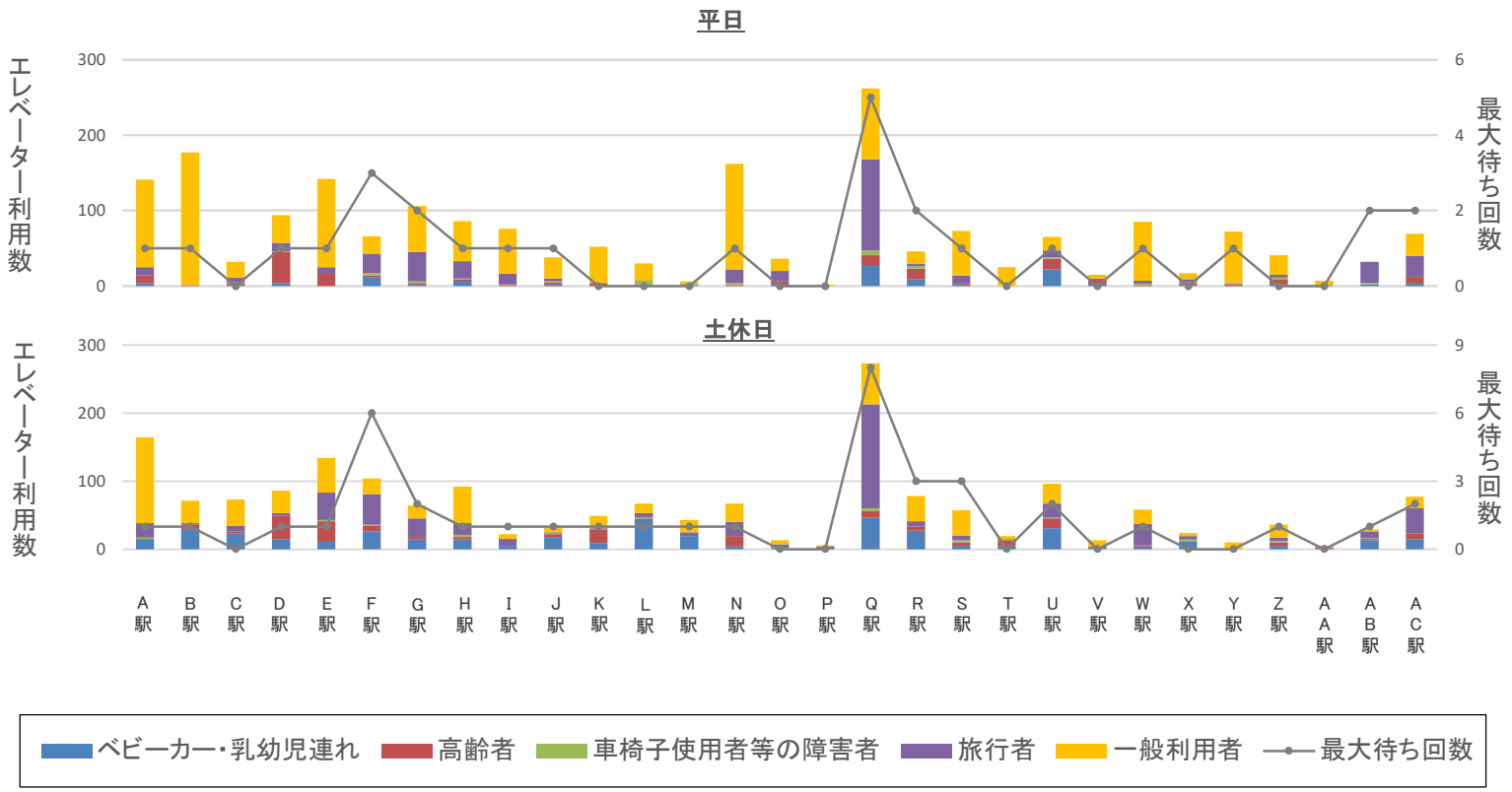
■ AIで複雑な条件を簡単に経路探索



（２）基本理念に照らした「法の対象」のあり方

○ 例えば、旅客施設にエレベーターを設置した場合、高齢者、障害者等の移動等円滑化を主たる目的としつつも、利用実態や置かれた状況等によって対象②が抱える困難さへの対応を通じて、法の基本理念である「共生社会の実現」にも資する。
○ その際、利用実態を踏まえて、整備の量の観点も考慮する必要があるのではないか。

■ 主要な駅のエレベーターの混雑状況



（２）基本理念に照らした「法の対象」のあり方

- ○ 共生社会に資する移動等円滑化の実効性を高めるためには、対象①の移動等に係る社会的障壁の除去はもとより、移動等に困難さを抱える状況にある対象②のような他の利用者も含めた利用実態や需要の重複も踏まえる必要があるのではないか。
- ○ 乳幼児連れ等の移動等円滑化は、国を挙げた「少子化対策・子育て支援」の観点からも社会全体で対応すべき課題であり、乳幼児連れ等も対象にしたハード整備、周囲の理解促進等を図ることが重要ではないか。

社会資本整備重点計画・交通政策基本計画　【令和8年1月閣議決定】

「これまで取り組んできた国土交通分野におけるバリアフリー施策を踏まえ、**女性**が暮らしやすく、**こども・子育て**に優しい社会の形成を推進し、**更なる高齢化**や**デジタル化社会の進展**にも対応すべく、法律上の位置づけも含め、新たな施策の枠組みの構築を検討する。」

Ⅰ.　３つの論点と問題意識

Ⅱ.　社会経済環境の変化に伴う移動等の変容

Ⅲ.「法の対象・基本理念」に係る検討の方向性

Ⅳ.「目指すべき状態」に係る検討の方向性

〈次回〉

Ⅴ.「担い手・実現方策」に係る検討の方向性

（１） 現状と課題

○ 移動等円滑化に対する期待は、「あれば望ましいもの」から「当然備わっているべき社会基盤」と変化しており、あらゆる人にとっての使いやすさの向上（質の向上）が求められている。他方、利用実態を踏まえると、施設等の接続、情報提供、人的支援、需要の重複、新モビリティの実装等、目的地までの移動等の連続性の確保にはなお課題が残されている。

■ 共生社会における移動等円滑化に残る課題



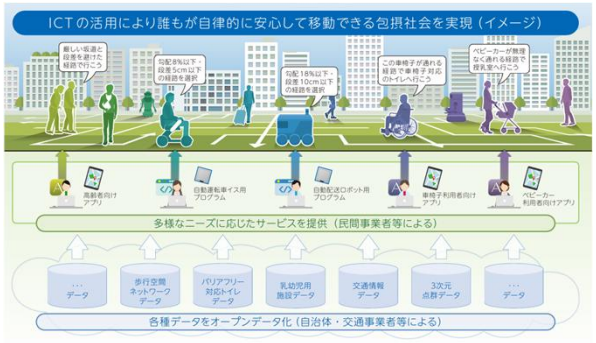
接続	情報提供	人的支援	需要の重複、混雑	新モビリティの実装
• 施設自体は整備されているが経路全体では施設間の段差等により移動等円滑化が途切れる。 • 経路が整備されていても大きな迂回が必要となるなど、実質的な負担がある。	• エレベーター故障や運休のリアルタイム情報等、経路の情報が不足しており、移動前に適切な判断ができない。 • 交通機関や施設ごとに情報提供方法が異なり、情報を一元的に取得しにくい。	• 介助の予約を異なる事業者間で個別に行わなければならない。 • 異なる事業者間で介助の連携がなく、乗り換えの際に支援が途切れる。	• エレベーターやバリアフリートイレ等の利用待ちが発生し、移動時間が大幅に増加する。 • 混雑によって周囲への気兼ねや心理的負担が生じ、外出や公共交通利用を控える。	• 新モビリティを利用するための情報等にアクセスできない。 • ドアtoドアで移動できる新モビリティが実用化しても、乗降介助がない。

（２） 移動等円滑化の深化・質の向上

- ○ これまでの移動等円滑化の取組の進捗を踏まえ、ガイドライン等において推奨事項にとどまっていた整備内容についても、一定の配慮を要する利用者の利用特性や利用実態、社会的要請等を勘案し、法律に基づく基準への位置づけを検討する。また、対象②の抱える困難さを考慮して実施される取組の中には、対象①にとっても利用しやすい環境の整備に資するものもある。そのような状況も踏まえ、対象①はもとより、対象②についても法の対象として位置づけ、多様な困難さを考慮した必要なハード整備や周囲の理解促進等を図ることとしてはどうか。
- ○ 併せて、既に普及が進み、社会的に標準的な整備となっている事項については、基準適合にとどまらず、地域や施設の利用実態に応じた施設等の量的充足や、多様な利用特性を踏まえた使いやすさの向上といった質的充実に向けた取組を推進していくことが求められるのではないか。
- ○ その際、移動等の連続性を確保するため、新技術の活用を含めたハード・ソフト両面を組み合わせた一体的な対応を検討すべきではないか。

■ デジタル技術を活用した整備やサービスの例 （再掲）

歩行空間ナビ・プロジェクト



らくらくおでかけネット



ステーションナビ



PAパッセンジャー



（２） 移動等円滑化の深化・質の向上

～トイレの場合（イメージ）～

水準

ガイドライン

高齢者、障害者等を念頭におきつつ、ユニバーサルデザインの考え方にも配慮した望ましい整備内容

＊…旅客施設のガイドラインにおける標準的な整備内容
＊＊…旅客施設のガイドラインにおける望ましい整備内容

設計・維持管理・運営段階における留意点
・利用者の意見を聴く
・運営段階における合理的配慮

旅客施設
トイレ全般
・洗面器下スペース60～65cm*
・①の利用状況に応じ、便房を増設*
・ロービジョン、色覚異常の利用者等に配慮し、確認しやすい大きさ、色の内装**

車椅子使用者用トイレ
・移動等円滑化された経路の方面ごとに1以上設置*

建築物
トイレ全般
・洗面器下スペース65cm程度
・ロービジョン、色覚異常の利用者等に配慮し、確認しやすい大きさ、色の内装

車椅子使用者用トイレ
・利用者の状況やスペース等に応じて、施設全体に適切に配置

旅客施設
乳幼児設備付きトイレ
・ベビーチェア、おむつ交換台の設置を1以上*
・ベビーチェア、おむつ交換台の位置**
・①の利用状況に応じベビーチェア、おむつ交換台を一般トイレに増設*
・子どもの使いやすい高さ55cm程度、奥行き45cm程度の洗面器**

建築物
乳幼児設備付きトイレ
・施設用途や規模等を考慮した上で1以上、位置を検討
・乳幼児連れのニーズ、異性による介助、性的マイノリティを踏まえ、施設の実態に即して設置位置、便房数を検討
・便所の出入口幅65cm以上
・子どもの使いやすい高さ55cm程度、奥行き45cm以内、洗面台から吐水口まで30cm以内の洗面器

法律に基づく基準

最低限の整備内容

旅客施設
車椅子使用者用トイレ
（オストメイト洗浄施設付）
・施設に1以上設置

トイレ全般
・出入口幅80cm以上
・大便器、小便器への手すり設置
・音、点字による案内表示
・滑りにくい仕上げ

建築物
車椅子使用者用トイレ
〈誘導基準〉
・各便所ごとに原則1以上
・便所の出入口幅80cm以上

車椅子使用者用トイレ
〈円滑化基準〉
・便所設置階ごとに原則1以上
・出入口幅80cm以上
・表示板の設置

対象① 高齢者、障害者、妊婦等

対象② 乳幼児連れ、こども、外国人等

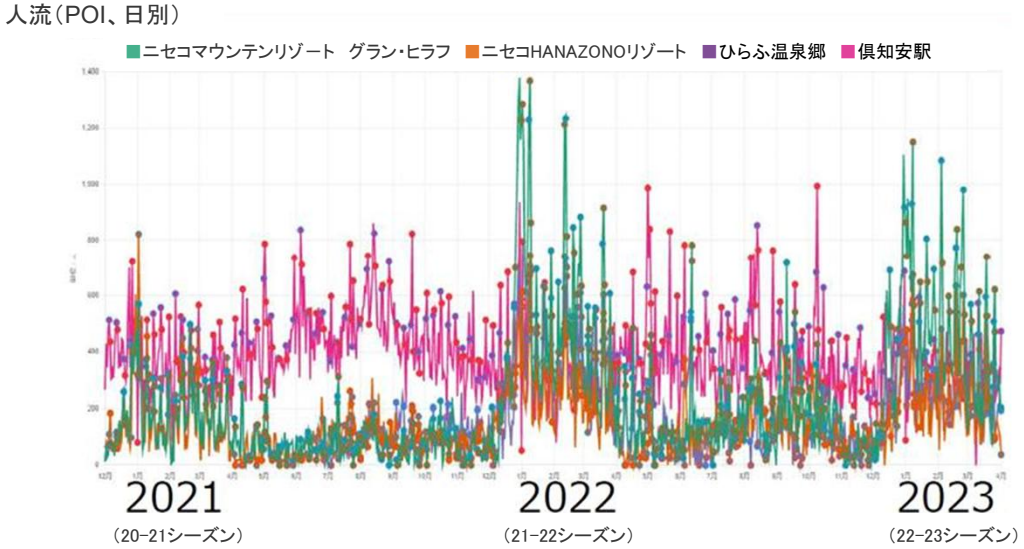
対象

（２） 移動等円滑化の深化・質の向上

○ あらゆる人が利用できる基盤の確保や目的地までの一連の移動等円滑化に向けて、利用実態や利用者評価を柔軟に反映して改善する仕組みが必要ではないか。その際、当事者参画のもとで使いやすさを継続的に評価し、施策や施設の整備・運用の改善につなげるとともに、移動等に係るマクロデータを収集・活用した実態把握の手法についても検討を進めるべきではないか。

■ マクロデータを収集した実態把握の例

観光庁のデータ収集プラットフォームを活用し、拠点での人流データを取得。宿泊データや予約データと組み合わせて分析。
（北海道倶知安町）



携帯電話の位置情報データによって入れ込み傾向も把握できる

コロナ禍であっても20-21シーズンに比べて21-22シーズンは日帰り客がある程度回復していたことが分かる

倶知安駅は通学利用により、コロナ禍でも一定の数値で推移している

循環バスの路線数の増便、切り替え、
有料バスを無料バスに統合しブ ランドを1本化

出典：国土交通省 「人流データ利活用事例集2025」

（３） 移動等円滑化の実現による幅広い社会経済効果

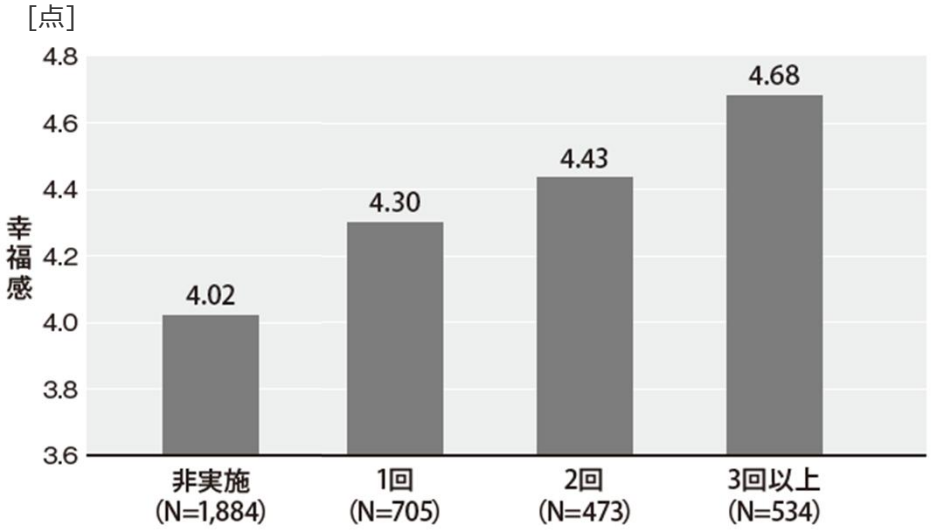
○ 高齢者、障害者等を含む全ての人々にとって移動等に係る社会的障壁の除去を図ることは、移動等の安全性及び利便性の向上に直結する。これは、これまで当事者が移動を躊躇し、あるいは諦めざるを得なかった心理的・物理的要因の解消につながるとともに、誰もが自らの意思で安全かつ快適に移動し、社会参加できる環境の整備が図られることで、多岐にわたる機会損失や国民負担の軽減、ウェルビーイングの向上、さらには共生社会の実現にも資するものである。

■ 旅行が幸福感に与える影響

- 国内観光旅行の実施者は非実施者に比べて幸福感が強い。
- また、実施者のうち実施回数が多い人の方が幸福感が強い。

※インターネットアンケート調査による

※主観的幸福感（「日本版主観的幸福感尺度」[島井ほか, 2004] によって測定（最小1点～最大7点））



出典：公益財団法人日本交通公社「観光文化220号　自主研究報告」 平成26(2014)年より国土交通省作成

（3） 移動等円滑化の実現による幅広い社会経済効果

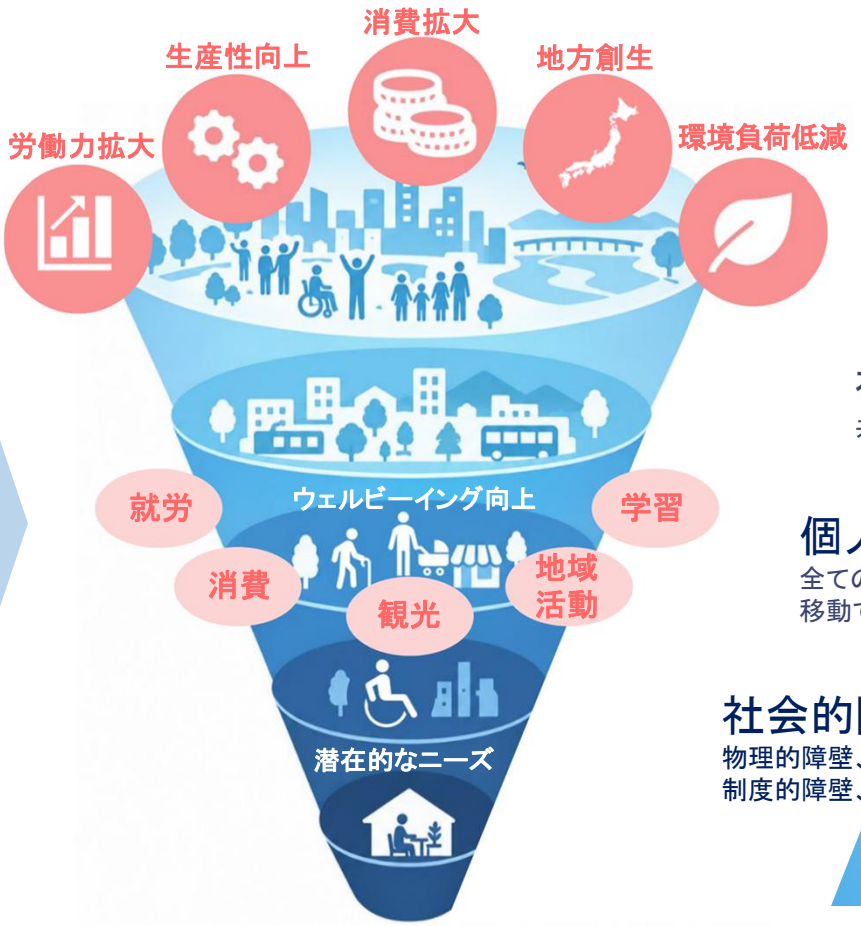
○ 誰もが安全かつ快適に移動できる環境の実現は、就労、買い物、観光、人々との交流等の社会活動への積極的な参加機会の拡大につながる。また、労働供給の拡大、生産性の向上、消費の拡大等を通じて、地域社会の活性化に幅広く寄与することが期待されるのではないか。

参考

バリアフリー整備による障害者の外出機会の変化
（ノンステップバス導入の場合）
29.6%
増加
※1

諸外国での障害者の労働市場排除による経済損失
GDP
3~7%
※2

ユニバーサルツーリズムの潜在市場規模
4195
万人/年
※3



幅広い社会経済効果
社会全体の成長と持続可能性の向上

社会参加の拡大
共生社会の実現

個人の移動機会の増加
全ての人が目的地まで連続的に
移動できる、使いやすく移動できる

社会的障壁の除去
物理的障壁、情報障壁、
制度的障壁、意識的障壁の解消

※1 新田保次 「利用者サイドからみたノンステップバスの評価に関する研究-高齢者・身体障害者・乗客を対象として-」 平成12(2000)年
※2 Sebastian Buckup 「The price of excluding people with disabilities from the workplace (ILO working paper)」 平成21(2009)年
※3 観光庁 「ユニバーサルツーリズムに関する調査業務 報告書」 令和５(2023)年

ご議論いただきたいこと

1. 法の対象・基本理念

○ 高齢者、障害者等（対象①）に対する移動等の円滑化を引き続き基本としつつ、移動の際に困難さを抱える乳幼児連れ、こども、難病や一時的な病気の方、外国人等（対象②）についても法の対象に位置づけ、多様な利用者が抱える移動等の困難さを考慮した環境整備を進めることにより、共生社会の実現を図ることとしてはどうか。

2. 目指すべき状態

○ これまでの移動等円滑化の取組の進捗を踏まえ、ガイドライン等において推奨事項にとどまっていた整備内容についても、一定の配慮を要する利用者の多様な利用特性や利用実態、社会的要請等を勘案し、法律に基づく基準への位置づけを検討してはどうか。

○ 社会的に標準的な整備となっている事項については、基準適合にとどまらず、利用実態に応じた施設等の量的充足や、あらゆる人にとっての使いやすさの向上に向けた取組を推進していくことが求められるのではないか。

○ その際、当事者参画のもとで利用実態や使いやすさを継続的に評価し、施策や施設の整備・運用の改善につなげるとともに、移動等に係るマクロデータを収集・活用した実態把握の手法についても検討を進めるべきではないか。

○ 誰もが安全かつ快適に移動できる環境を実現することは、個人の移動機会や社会参加の拡大を通じて、幅広い社会経済効果をもたらすのではないか。

※上記をご議論いただく際には、次回ご議論いただく予定の「３．担い手・実現方策」の論点（それらを実現するための取組を持続可能なものとするため、関係する主体の役割分担や費用分担はどうあるべきか）とのバランスに留意が必要。