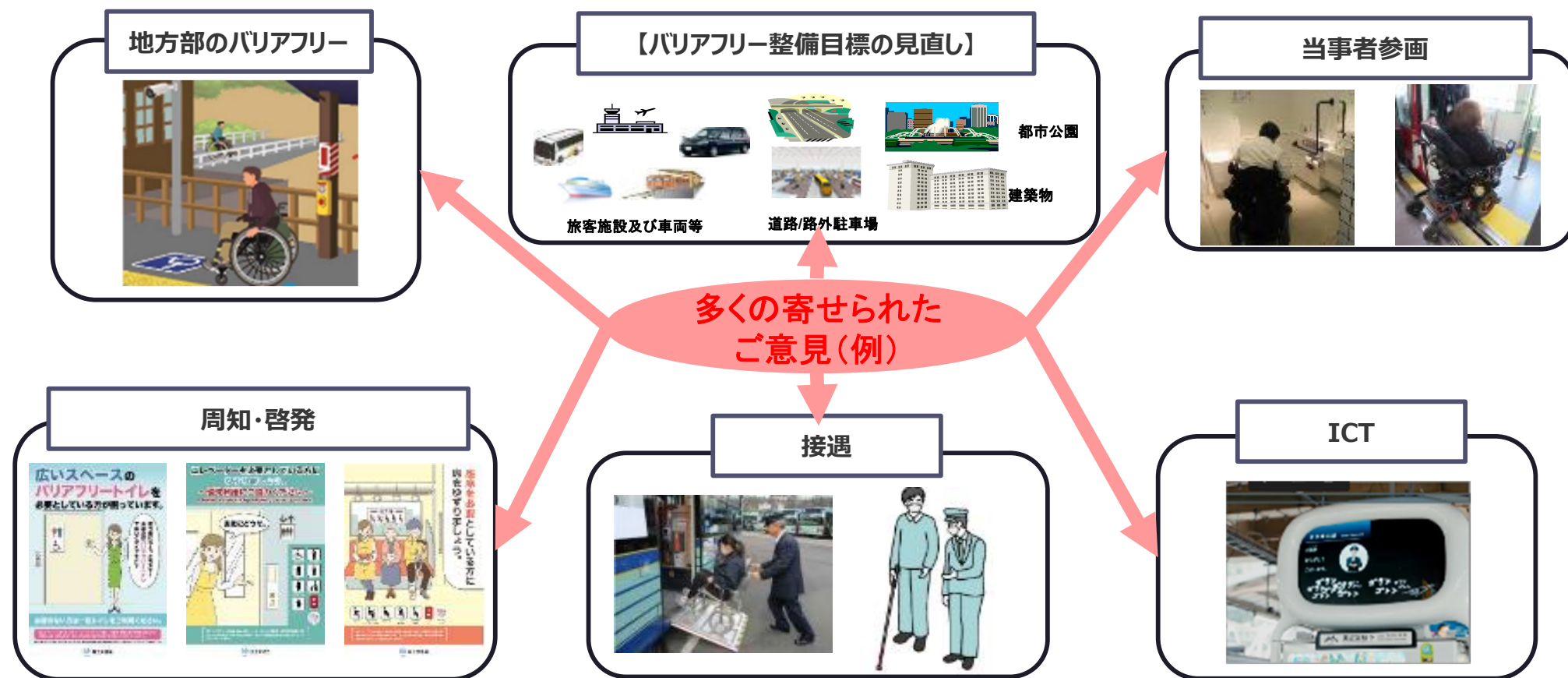


主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく 基本方針における第4次目標について【概要】

(最終とりまとめ)

主要課題別に検討を進めることの必要性

- これまで当事者や有識者から幅広い観点から多岐にわたる意見を頂いているところ。
- これらの中には、横断的な議論や施策のあり方・考え方の整理の議論が必要であり、検討に一定の期間を要するものが存在。このため、特に主要課題と考えられる事項（詳細次項）については、以下の観点から別途検討の場を設けることが必要と思慮。
 - 主要な検討事項について集中的かつ継続的に議論を深めること
 - 当事者、事業者、有識者の各々の意見表明のための時間を十分に確保すること
 - 必ずしもあり方検討会の構成員に限らず、自治体を含め多様な取組主体や有識者から現状・課題認識を共有頂きつつ、オープンに意見交換を行う場を確保すること



主要課題と主な論点

- これまで当事者や有識者から頂いた意見のうち、(i)現在の社会経済情勢の変化に対応が必要なもの、(ii)整備目標の進捗が芳しくないもの、(iii)当事者からのニーズが高いもの（数多くの意見を頂いたもの）に着目し、主要課題・論点を抽出。
- これらのうち、内容に親和性があり併せて検討することが望ましいものについては同一の課題として分類。
- これらの抽出・分類の結果、以下のとおり、3つの主要課題を整理するとともに、各課題について主な論点を整理。

主要課題①：地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりのあり方

- ✓ 面的・一体的なバリアフリーまちづくりを一層推進するため、地域の特性を踏まえた基本構想・マスタープラン（以下「基本構想等」）の策定をどのように推進すべきか。
- ✓ バリアフリー法に基づく基本構想等以外の他の行政計画等と連携したバリアフリーまちづくりのあり方について、どう考えるか。
- ✓ 地方部のバリアフリーまちづくりを一層推進するためにはどのように取り組むべきか。
- ✓ 基本構想等に関する整備目標のあり方について、どう考えるか。

主要課題②：心のバリアフリー・外見からは分かりづらい障害への対応の更なる推進のあり方

- ✓ 「心のバリアフリー」をベースとしたバリアフリー法に基づく移動や施設利用の円滑化のための普及啓発方策等施策のあり方について、どう考えるか。
- ✓ 「心のバリアフリー」の用語の認知度について、用語が多様な使われ方をされている状況や、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を踏まえ、整備目標として設定する内容等について、どう考えるか。
- ✓ 高齢者、障害者等の移動の連続性に配慮した、公共交通機関の乗換え・乗継ぎ時における旅客支援等の推進のための施策のあり方について、どう考えるか。
- ✓ 知的・精神・発達障害・認知症及び内部障害、聴覚障害等の社会的障壁の理解向上、適切な支援の提供のための施策のあり方について、どう考えるか。

主要課題③：バリアフリー分野のICT活用・当事者参画の更なる推進のあり方

- ✓ 本主要課題におけるバリアフリー分野のICTについての議論の射程
- ✓ バリアフリー分野のICT活用において、高齢者、障害者等の困りごとを十分に解決できていない場面はどこか。
- ✓ バリアフリー分野のICTにおける機器、サービスの構想段階や設計段階等での当事者参画の意義
- ✓ バリアフリー分野のICT活用における周知・啓発の方策
- ✓ ICTのみでは対応が難しい場面における人的支援やインフラ環境整備等との役割分担
- ✓ 当事者参画の取組が浸透していかない理由や課題
- ✓ 当事者参画が求められる施設・設備（仮に、当事者の声をお伺いすることなく、基準やガイドラインのみに基づいて整備した場合に、仕様や配置によって支障が出やすい施設・設備）
- ✓ これまでの当事者参画の取組において得られた知見やノウハウを行政機関・事業者・設計者等に広く共有し、成果を波及していくための方策

1) 地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくり

現状と課題

- 面的・一体的なバリアフリーまちづくりを推進するため、これまで基本構想等に関するガイドラインの作成・周知や、自治体向けのセミナー等の開催、個別の働きかけ等を実施してきたところ。
- 一方で、基本構想等については、作成自治体数が伸び悩んでおり、近年の作成状況を踏まえると、現行の整備目標の達成は難しい見込み。
- 自治体が基本構想等の作成を予定していない理由としては、計画作成・事業実施の予算の不足、人員・ノウハウの不足等が挙げられており、特に、地方部の小規模な自治体では基本構想等の作成が進んでいない傾向がある。
- また、自治体は様々な行政計画の策定が求められており、計画策定等に係る事務が大きな負担となっているとの指摘もある。

対応方針

① 地域特性を踏まえた基本構想・マスタープランの作成促進

- バリアフリー法に基づく基本構想等は、当事者を含む様々な関係者の参画のもと、バリアフリーまちづくりを進めることができる有効な制度であり、引き続き、基本構想等の作成を促進するとともに、計画作成後の事後評価や計画の見直し等のスパイラルアップの取組についてもあわせて促進する。
- 具体的には、本検討会を踏まえ、令和7年度中を目途に、基本構想等に関するガイドラインの改定や先進事例をまとめた事例集の作成、基本構想等の作成の必要性・効果等をわかりやすくまとめたPR資料の充実、自治体の意識醸成に向けた基本構想等の作成状況の見える化や、自治体のバリアフリーまちづくりの取組状況を確認できるセルフチェックシートの作成など、基本構想等の作成促進・支援ツールを充実させ、自治体へ周知するとともに、基本構想等を作成する可能性の高い自治体を中心に、個別の働きかけを行う。
- また、自治体のノウハウ不足へ対応するため、バリアフリーに関する有識者や当事者等を認定するバリアフリープロモーター制度を充実させ、新たに基本構想等の作成に取り組む自治体等に有識者や当事者等を紹介するほか、広域的見地からの都道府県による市町村策定支援を促進する。
- このほか、観光などの他分野と連携した基本構想等を作成し、多様な政策効果を発現する取組や、福祉部局などの他部局と連携して効率的に基本構想等を作成する取組等を促すとともに、これまでの活用事例を含めた住民提案制度のPR資料を充実させ、当事者に周知する。

②他の行政計画等と連携した効率的・効果的なバリアフリーまちづくり

- 自治体においては、様々な行政計画等の作成が負担となっている実情にも十分留意し、他の行政計画等との効率的・効果的な連携について、**先進的な取組事例等をガイドラインや事例集に掲載**し、自治体における取組を促進する

③地方部のバリアフリーまちづくりの推進

- 地方部では、基本構想等の作成が進んでいないため、都市部との違いに留意しつつ地域特性を踏まえた**地方部のバリアフリーまちづくり**を推進する。
- 具体的には、**地方部の地域特性を踏まえた基本構想等**（駅を含まない地区における基本構想等）や、**簡素・小規模な基本構想等**（駅前の限られた地区における基本構想等）の先進事例や考え方を**ガイドラインや事例集に掲載**することで、地方部の自治体における取組を促進する。

④基本構想等の整備目標等のあり方

- 基本構想等については、現行目標の達成は難しい見込みであるが、引き続き作成を促進する必要があることから、**基本構想等の作成自治体数に関する整備目標は、現行の整備目標を据え置く**とともに、基本構想等作成後の当事者参画や継続的な取組を評価するため、**スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合に関する整備目標を新たに設ける**。（基本構想：約450自治体、マスタープラン：約350自治体、スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合：約60%）。
- また、基本構想については、適切な事後評価に繋げていく観点から、その作成効果を具体的に把握し評価することが望まれるため、具体的な考え方や事例（「移動しやすさ」などの評価がどの程度向上したのか、住民アンケート等により定期的に把握する取組など）をガイドラインや事例集に掲載し、事例の蓄積を図る。

2) 心のバリアフリー・外見からは分かりづらい障害への対応の更なる推進のあり方

①心のバリアフリーの推進

現状と課題

- 「心のバリアフリー」は、「心」という言葉が持つイメージから、「優しさ」や「思いやり」という観点で捉えられ、誤解されやすい。そのため、「障害の社会モデルの理解」や「不当な差別的取扱いの禁止・合理的配慮の提供」、「共感力、コミュニケーション促進」など、「心のバリアフリー」の3つの体現ポイントごとに議論していく必要がある。また、「心のバリアフリー」という用語の認知度の向上だけでなく、内容の理解度向上や具体的に行動がとれているかが重要である。
- 「心のバリアフリー」の理解度向上については、公共交通事業者や施設管理者等が行う研修が直接的な働きかけであり重要なことから、事業者内でどのような研修が必要となるのかを、具体的に示すことが必要である。
- 教育啓発特定事業を基本構想の中に位置づけることも重要であり、位置づけていない自治体へは指導、啓発を行っていく必要がある。一方で、基本構想には位置づけていないものの独自の取組がされているケースも見られることから、事例収集を行い実態把握することが必要である。



対応方針

- 「心のバリアフリー」の3つの体現ポイントについては、政府全体の動向も踏まえる必要があることから、「ユニバーサルデザイン2020行動計画」における記載内容を基本とする。
- 公共交通事業者や施設管理者等における「心のバリアフリー」の3つの体現ポイント及び法令遵守の観点を踏まえた理解促進のあり方については、ガイドライン等に反映する。
- バリアフリー基本構想に教育啓発特定事業を位置づけていない自治体に対し、今後の教育啓発特定事業を位置づける予定、心のバリアフリーの推進に係る取組状況等に関する調査やヒアリング等を行うことにより、課題等を整理し検討する。
- バリアフリー基本構想に教育啓発特定事業を位置づけている自治体についても、学校連携教育事業の具体的な取組状況を把握した上で、課題等を検討する。
- 教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン及び実施マニュアルの周知徹底等を行う。
- （参考）小中学校などの教育現場における「心のバリアフリー」の理解促進については、文部科学省における今後の検討状況を把握する。

2) 心のバリアフリー・外見からは分かりづらい障害への対応の更なる推進のあり方

②ソフト面(理解度・接遇水準等)に関連する整備目標

現状と課題

- 「心のバリアフリー」関連の整備目標については、令和2年度のバリアフリー法改正に伴い、令和3年度からの第3次バリアフリー整備目標において①「心のバリアフリー」の用語の認知度、②高年齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合の2つが設定されている。
- 現状を踏まえた課題として、「心のバリアフリー」の用語の認知度については、「心のバリアフリー」の体現ポイントの理解がどれくらいできているかが、心のバリアフリーの正しい理解の一つの側面であると考えられる。同様に、高年齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合についても、現在の目標で良いかも含めて、考える必要がある。
- また、現在は整備目標のアンケート対象者は、国民を対象としているが、事業者の社員の理解度や当事者からの評価についても検討課題である。

対応方針

- 「心のバリアフリー」の用語の認知度については、**具体的に行動ができているかを評価する方が重要**であるとの意見を踏まえ、「心のバリアフリー」の3つの体現ポイントをベースとした指標に置き換えることとする。
- また、「高年齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合」についても、3つの体現ポイントの指標に包含されることから、それに置き換えることとする。
- 公共交通事業者等における社会的障壁の除去に関する理解促進、障害当事者からの評価等をはかるための指標のあり方について今後検討する。

2) 心のバリアフリー・外見からは分かりづらい障害への対応の更なる推進のあり方

③交通結節点における支援等を推進するための具体的な施策

現状と課題

- 現状を踏まえた課題として、交通結節点については、様々な交通モードとの結節点があること、また、そこを利用する障害者も障害に多様性があることから、障害特性や事業者の対応のあり方を意識しながら、どのような支援を行うべきかを引き続き検討していく必要がある。
- 旅客支援等については、基本的に事業者ごとに行われているため、鉄道やバスなど複数の公共交通機関が乗り入れる交通結節点における乗換え・乗継ぎについては、高齢者、障害者等にスムーズな移動支援など**事業者間で連携した取組が課題**である。



対応方針

- 交通結節点における高齢者、障害者等の移動の連続性の配慮に関する調査（モデル駅の事例調査等）を実施し、実態を把握。
- 交通結節点における旅客の移動支援に関する優良事例の他の交通事業者への横展開等。
※上記により、事業者の実態を把握した上で、バリアフリー整備ガイドラインに反映を予定。

2) 心のバリアフリー・外見からは分かりづらい障害への対応の更なる推進のあり方

④外見からは分かりづらい障害への対応の推進

現状と課題

- 知的・精神・発達障害・認知症及び内部障害、聴覚障害等には様々な障害特性があり、また、周囲の環境によって、障害になる場合やならない場合があることから、さらなる理解が必要である。
- 障害の特性を理解することだけでは実際の支援と結びつかないことがあるため、**状況に合わせて当事者が求めている支援を把握して提供することが重要**である。
- 幼少期から安心して外出できる機会をさらに創出するためには、ハード面だけでなくソフト面において、**人的環境を適切に整備することが課題**である。
- 既存の事例集に当事者から寄せられた意見を加えることや伝え方を工夫した表現とすることが必要となる。



対応方針

- 知的・精神・発達障害・認知症及び内部障害、聴覚障害等の外見からは分かりづらい障害について、個々の障害に関する交通事業者における対応等の事例収集を行い、**ガイドライン等の個々の障害ごとの内容拡充について検討**する。

3) バリアフリー分野のICT活用・当事者参画の更なる推進のあり方

①バリアフリー分野のICT活用

現状と課題

- これまでのバリアフリー政策においては、ハード面の整備を推進するとともに、役務提供等のソフト面の対策にも力を入れてきた。
- 他方で、昨今の情報通信技術（ICT）の進歩・普及はめざましく、これまでの日常生活を一変させているが、現行の移動等円滑化の促進に関する基本方針においては、ICT活用についてほとんど言及されていない。
- バリアフリー分野においてICTを活用することで、より簡単にコミュニケーションを取ることができたり、人手不足等の課題を解消することができる一方で、様々な障害特性を前提とし、**誰もが取り残されないようにICT活用を進めて行くべき**である。
- ICTを使用する当事者や事業者における**情報リテラシー不足**が課題であるとともに、開発者側としても当事者との接点が少なく、**使用者が何を求めているかの情報を得る機会が少ない**ことが課題である。
- 現在公開されているアプリ等の中には、ユーザビリティが悪く使いにくいことや、同様の機能であっても提供する事業者によってインターフェースが異なっていること等が課題として意見があがっているものもある。



対応方針

- **公共交通サービス等においてICTを活用した情報提供・案内サービス・移動支援等を利用する場合**を対象とする。AI等の先進技術に関しては、今後も急速に発展することが予想されるため、引き続き実態を把握することとする。
- **ICTに関する情報提供の場**として、定期的を開催している**移動等円滑化評価会議等**を活用し、**最新の事例等について紹介**するとともに、**国土交通省のホームページに事例集を公表**することで最新の情報が一括して確認できるようにする。また、本検討会の各委員の協力により、所属する当事者団体・事業者団体の各傘下会員らにも周知いただく。
- **使用者が求めていること（ニーズ）を明確にするため**、並行して**当事者の困りごとの整理**を進める。まずは、視覚障害者と車椅子使用者の公共交通における移動をモデルケースとして、令和7年度以降調査を始める。
- 開発者に対しては、より良いサービスとするための有効な手段として、**当事者参画の重要性について周知・啓発を行う**。当事者参画は当事者からの意見聴取だけでなく、当事者が開発するという参画方法（障害者雇用、特例子会社等）もあることについても併せて周知する。

3) バリアフリー分野のICT活用・当事者参画の更なる推進のあり方

②当事者参画の更なる推進

現状と課題

- 当事者参画は、障害のある人もない人も、互いに支え合い、地域で生き生きと明るく豊かに暮らしていける共生社会を推進していくために、障害当事者又はその家族等の支援者等がまちづくりや施設整備に参画することにより、障害当事者等だけではなく、その他の利用者にとってもより快適な共生社会の環境を整備することができる取組である。
- 現行の移動等円滑化の促進に関する基本方針には、施設及び車両等の整備や基本構想等の策定に当たって、障害者等の計画策定等への参画を得ることに努めることが重要である旨が記載されており、**その取組が徐々に広がっているものの、当事者参画の取組を実施していない事例も少なくない。**
- 例えば、東京2020大会を契機として策定された「Tokyo2020アクセシビリティガイドライン」や、同ガイドラインに沿って当事者参画の下で整備された新国立競技場のように、障害当事者等から高い評価を得ている事例がある一方で、**施設のバリアフリー化に際し、当事者参画を実施せずに整備した結果、障害当事者等にとって使い勝手が優れない等の問題が生じている事例もある。**
- 当事者参画を推進するためには、**その意義を明確にし、その必要性や効果について、施設管理者や障害当事者だけでなく、広く一般の方々が理解するとともに、障害当事者が幅広く、継続的に参画できる場を設けることが重要**である。



対応方針

- 建築分野では、建築プロジェクトにおける当事者参画の自発的な実施を促進することを目的とした「**建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン**」を策定している。
- 上記、建築分野における取組を踏まえ、その他の分野における当事者参画のあり方について引き続き整理を行うとともに、これまで行われてきた当事者参画の取組を継続的に調査し、各事例の進め方の特徴・留意点等について情報発信することで当事者参画の意義の周知・啓発を行う。

背景

- 基本方針における第3次目標は令和7年度までを期限としているため、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て、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を開催し、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検討を進め、最終とりまとめを整理した。

※検討会の開催経緯

第12回：令和6年5月30日、第13回：令和6年10月16日、第14回：令和7年3月26日、第15回：令和7年5月30日

第4次目標の設定に向けた見直しの視点

- ・ 第3次目標では、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、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー進捗状況の見える化や「心のバリアフリー」の推進等を図ることに留意しつつ、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定している。
- ・ 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ことから、**数値目標の引き上げや対象範囲の拡大等**の見直しを検討。
- ・ また、主要課題として設定している「**基本構想等**」、「**心のバリアフリー**」、「**当事者参画**」については、本検討会等における議論を踏まえて、**新規項目の設定や見直しを行う**ことで、更なる推進を図る。

目標期間

- ・ 第3次目標：令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までの5年間
- ・ 第4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等を踏まえ、第3次目標と同様、令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの**5年間**とする。(※)

※ 感染症等による影響、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。

（赤字：現行目標から変更した箇所（削除箇所は二重取消線））

2030（令和12）年度末までの目標		2023年度末 現状値	2025年度末 数値目標	2030年度末 数値目標	数値目標以外の目標	
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94%	原則 100%	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、基本構想の作成状況や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及び駅の構造等の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める
		転落防止設備	約84%	原則 100%	原則 100%	
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約45%	原則 100%	原則 100%	
		案内設備※3	約77%	原則 100%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約92%	原則 100%	原則 100%	
		障害者対応型券売機	(約91%)	-	原則 100%	
	拡幅改札口	(約97%)	-	原則 100%		
	ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数 ※カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数（内数表記）	2,647番線 (559番線)	3,000番線 (800番線)	4,000番線 (900番線)		
プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数	(※5)	-	4,000番線	<ul style="list-style-type: none"> 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。 		
鉄軌道車両におけるバリアフリー化率	約60%※6※7	約70%※7	約80%※8	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線車両及び特急車両について、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93% (約88%) (注)	原則 100%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> その他、基本構想の作成状況や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 <p>(注)現状値のカッコ内は、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の参考値</p>
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約86% (約73%) (注)	原則 100%	原則 100%	
		案内設備※3	約79% (約69%) (注)	原則 100%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約72% (約69%) (注)	原則 100%	原則 100%	
	乗合バス車両におけるバリアフリー化率	ノンステップバス	約71%※6	約80%	約90%	<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9%※6	約25%	約25%	
		空港アクセスバス※9	約41%※6	約50%	約60%	
貸切バス車両におけるバリアフリー化率	1,229台	約2,100台	約2,100台			

（赤字：現行目標から変更した箇所（削除箇所は二重取消線））

2030（令和12）年度末までの目標		2023年度末 現状値	2025年度末 数値目標	2030年度末 数値目標	数値目標以外の目標	
タクシー	福祉タクシー車両における バリアフリー化率	52,553台※6	約90,000台	約90,000台	(注)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	
	ユニバーサルデザインタクシーの割合 (注)	約9%※6※10	100%	100%		
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	約94%	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、利用者数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	約82%	原則 100%		原則 100%
		案内設備※3	約65%	原則 100%		原則 100%
	障害者用トイレ※4	約94%	原則 100%	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。)におけるバリアフリー化率		約58%※6	約60%	約70%	<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	100%	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98%	原則 100%		原則 100%
		案内設備※3	約95%	原則 100%		原則 100%
	障害者用トイレ※4	100%	原則 100%	原則 100%		
航空機におけるバリアフリー化率		100%※6	原則 100%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> 更なる改善を実現するため、当事者や事業者等と連携しながら、航空機のバリアフリー化に向けた機運醸成を図る。 	
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におけるバリアフリー化率	約71%	約70%	約77%		
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70%	約70%	<ul style="list-style-type: none"> その他、基本構想の作成状況や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56%	約60%	約60%	
		便所	約64%	約70%	約70%	
路外駐車場	特定路外駐車場におけるバリアフリー化率	約75% (約29%) (注)	約75%	約35% (注)	(注)令和7年6月施行の新たな基準への適合状況を踏まえて目標を設定 現状値のカッコ内は、令和7年6月施行の新たな基準を踏まえた参考値	

（赤字：現行目標から変更した箇所（削除箇所は二重取消線））

2030（令和12）年度末までの目標		2023年度末 現状値	2025年度末 数値目標	2030年度末 数値目標	数値目標以外の目標
建築物	床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物におけるバリアフリー化率	約64%	約67%	約70%	<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
	当該年度に着工した2,000㎡以上の国等の公共特別特定建築物の建築工事のうち、着工前の段階（基本構想～実施設計）で当事者参画を実施した工事の割合	-	-	原則 100%	
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99%	原則 100%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> その他、基本構想等の作成状況や地域の実情に鑑み、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
	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%	原則 100%	
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	50自治体 ※12	約350自治体 (注)	約350自治体 (注)	(注)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	334自治体 ※12	約450自治体 (注)	約450自治体 (注)	(注)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：平成29年度時点）の6割に相当
	基本構想等を作成した自治体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合 ※11	(約30%) ※12	-	約60%	
心のバリアフリー	「心のバリアフリー」の用語の認知度 「障害の社会モデル」の理解度※13	約22% -	約50% -	約60%	<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整備を推進する
	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 障害のある人へ支援をしようとする人の割合※13	約81% -	原則 100% -	原則 100%	
	多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合※13	-	-	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 国土交通省集計値 2,169番線
 ※6 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。
 ※7 2020年4月に施行されたバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とするなどを義務付け）への適合状況。

※8 2023年4月に施行された新たなバリアフリー基準（新幹線及び特急車両における車椅子用フリースペース設置等を義務付け）への適合状況。
 ※9 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。
 ※10 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。
 ※11 協議会等を活用して基本構想等の事後評価を実施している自治体及び基本構想等の見直し等を実施している自治体（直近で5年以上基本構想等の事後評価や見直し等を実施していない自治体を除く。）
 ※12 2024年度末の実績値
 ※13 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。

鉄軌道駅

現行

<ホームドア・可動式ホーム柵>

- 転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、令和7年度までに3,000番線、うち、平均利用者数が10万人/日以上駅で800番線を整備する。

<段差・隙間の縮小>

- 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。

現状値（2023年度末時点）

ホームドア等の設置状況	2,647番線
（うち10万人/日以上以上の駅）	（559番線）

<その他>

- 高齢者、障害者等に迂回による過度な負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該鉄軌道駅及び周辺施設の状況、当該鉄軌道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行う。

目標案

目標値の新設、引き上げ等により、更なるバリアフリー化の推進をめざす

<ホームドア・可動式ホーム柵>

- 転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、令和12年度までに4,000番線、うち、平均利用者数が10万人/日以上駅で900番線を整備する。

<段差・隙間の縮小>

- コンクリート軌道かつ直線部を含むプラットホーム等において、4,000番線を整備する。

<その他>

- 「原則全てバリアフリー化」の指標に、「障害者対応型券売機」「拡幅改札口」の指標を追加
- 高齢者、障害者等に迂回による過度な負担が生じないよう、駅及び周辺施設の状況、駅の利用状況及び構造等の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限りバリアフリールートの複数化を行う。

鉄軌道車両

現行

- 総車両数約53,000両のうち約70%をバリアフリー化
＜バリアフリー化率（2023年度末時点）：約60%＞
- 新幹線車両の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。

目標案

- 総車両数約52,000両のうち約80%をバリアフリー化
〔令和5年4月に施行された新たなバリアフリー基準（新幹線の車両に加え特急車両の車椅子用フリースペース設置等の義務付け）への適合状況を踏まえて設定〕
- 新幹線車両及び特急車両の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。

バスターミナル

現行

- 平均利用者数が3,000人以上/日の施設と2,000人以上3,000人未満/日で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設を原則として全てバリアフリー化
- これ以外の旅客施設についても、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化

現状値（2023年度末時点）
 ※3,000人以上/日の施設と2,000人以上3,000人未満/日で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設

段差の解消	約93%
視覚障害者用誘導用ブロック	約86%
案内設備	約79%
障害者用トイレ	約72%

目標案

- 平均利用者数が**2,000人以上/日の施設**を原則として全てバリアフリー化
- これ以外の旅客施設についても、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化

バスターミナル施設については、現行の目標に向け着実に整備が進んでいる。

今般、新たな目標設定として、利用者数2,000人以上である施設にすることで利用者の約93%をカバーする。現行の基準（2,000人以上3,000人未満/日）における基本構想の生活関連施設は多くなく、基本構想の生活関連施設に絞り込み、限られた財源の中で他の施設との間で優先順位をつけて整備を進める必要性は乏しく、一律に目標の対象とすることにより整備を推進することが適当と考え、「平均利用者数2,000人以上/日の施設」とすることとしたい。

これ以外の旅客施設については現行同様、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化とする。

現状参考値（2023年度末時点）
 ※2,000人以上/日の施設

段差の解消	約88%
視覚障害者用誘導用ブロック	約73%
案内設備	約69%
障害者用トイレ	約69%

乗合バス車両

※1：2023年度末の数値 ※2：適用除外認定車両約1万台を除く
 ※3：1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
 ※4：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

現行

<ノンステップバス>

- 総車両数約5万台（※2）のうち約80%をバリアフリー化（バリアフリー化率（※1）：71%）

<空港アクセスバス>

- 指定空港（※3）へのバス路線の運行システムの総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。

<リフト付きバス等>

- 約25%をリフト付きバス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、可能な限りバリアフリー化（バリアフリー化率（※1）：9%）

- 指定空港（※3）へのバス路線の運行システムの総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。（バリアフリー化率（※1）：41%）

目標案

<ノンステップバス>

- 総車両数4.5万台（※2）のうち**約90%**をバリアフリー化

<空港アクセスバス>

- 指定空港（※3）へのバス路線の運行システムの総数の**約60%**について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。

<リフト付きバス等>

- 約25%をリフト付きバス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、可能な限りバリアフリー化（**また、運行系統別の導入状況を確認していく**）

貸切バス車両

現行

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、可能な限りバリアフリー化（バリアフリー化台数（※1）：1,229台）

目標案

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、可能な限りバリアフリー化

福祉タクシー

現行

- 約90,000台の福祉タクシー（含むUDタクシー）を導入
- 各都道府県におけるタクシー総車両数の約25%について、UDタクシーとする。（バリアフリー化率（※1,4）：9%）

目標案

- 約90,000台の福祉タクシー（含むUDタクシー）を導入
- 各都道府県におけるタクシー総車両数の約25%について、UDタクシーとする。

旅客船ターミナル

現行

- 平均利用者数が2,000人以上/日の旅客施設を原則として全てバリアフリー化
- 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

現状値（2023年度末時点）

段差の解消	約94%
視覚障害者用誘導用ブロック	約82%
案内設備	約65%
障害者用トイレ	約94%

目標案

- 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。

旅客船

現行

- 総隻数約700隻のうち約60%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率（2023年度末時点）：約58%>
- 平均利用者数が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
 <バリアフリー化率（2023年度末時点）：約63%>
- これ以外の船舶についても、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

目標案

- 総隻数約700隻のうち**約70%**をバリアフリー化
- 平均利用者数が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
- これ以外の船舶についても、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

航空旅客ターミナル

現行

- 平均利用者数が2,000人以上/日の旅客施設を原則として全てバリアフリー化
- 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

現状値（2023年度末時点）

段差の解消	100%
視覚障害者誘導用ブロック	約98%
案内設備	約95%
障害者用トイレ	100%

目標案

- 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、現行目標の「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」の部分で以下推奨目標を設定する。
 - ・航空旅客ターミナル施設から二次交通までの段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備（44/52空港 85%※）
 - ・航空旅客ターミナル施設増改修時において障害のある当事者からの意見聴取（35/52空港 67%※）

※令和6年7月実施の航空旅客ターミナル施設事業者へのアンケートに回答した52空港中
- 加えて、目標の達成状況を確認する際、取組事例を収集し、優良事例を航空旅客ターミナル施設事業者へ展開することで、更なるバリアフリー化を促進する。

航空機

現行

- 全ての航空機のバリアフリー化（原則100%） ※ 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持って算定

目標案

- 全ての航空機のバリアフリー化（原則100%）
 - ※ 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。
 - ※ さらなる改善を実現するため、当事者や事業者などと連携しながら、航空機のバリアフリー化に向けた機運醸成を図る。

道路

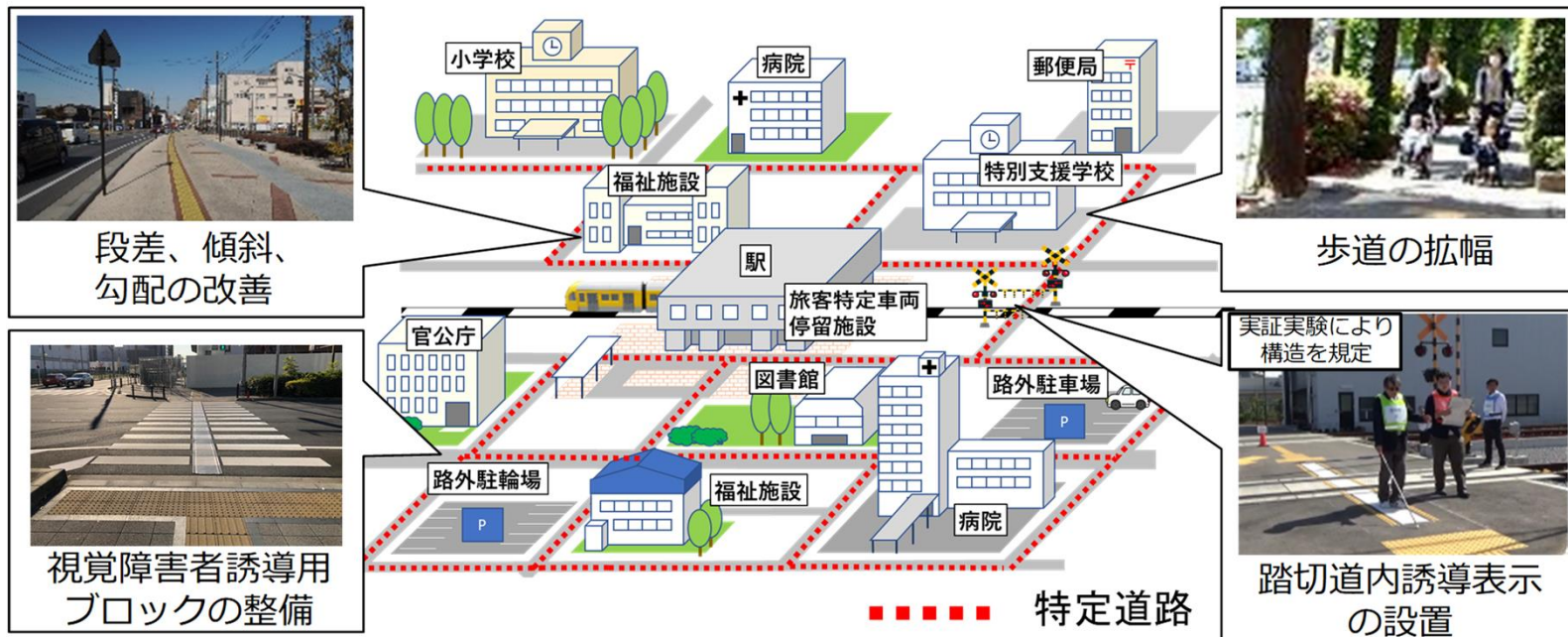
現行

- ▶ 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路（約4,450km）の約70%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率（2023年度末時点）：約71%>



目標案

- ▶ 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路（約4,450km）の約77%をバリアフリー化



都市公園

現行

- 規模の大きい概ね2 ha以上の都市公園について
 - ・ 園路及び広場（約9,000箇所）の約70%をバリアフリー化
 - ・ 駐車場（約6,000箇所）の約60%をバリアフリー化
 - ・ 便所（約9,000箇所）の約70%をバリアフリー化

現状値（2023年度末時点）

園路及び広場	約64%
駐車場	約56%
便所	約64%

目標案

- 規模の大きい概ね2 ha以上の都市公園について
 - ・ 園路及び広場（約9,000箇所）の約70%をバリアフリー化
 - ・ 駐車場（約6,000箇所）の約60%をバリアフリー化
 - ・ 便所（約9,000箇所）の約70%をバリアフリー化

※目標値を設定している3施設については公園施設の中でもバリアフリー化の必要性が高い施設であり、引き続き普及の取組を続ける必要があることから、現行目標を継続する。

路外駐車場

現行

- 特定路外駐車場の75%をバリアフリー化

※現行目標においては、令和7年度末までに特定路外駐車場の約75%についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、令和5年度末（2023年度末）の実績は約75%であり、目標値を前倒して達成。

※令和6年9月の移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令の改正（令和7年6月施行）により、特定路外駐車場の車椅子利用者用駐車施設の設置数の最低義務基準を従来の「1以上」から「駐車施設の数200以下の場合には当該駐車施設の数2%以上」「200超の場合には当該駐車施設の数1%+2以上」とした。（新たな基準に適合している特定路外駐車場は令和5年度末時点で約29%）

目標案

- 特定路外駐車場の35%をバリアフリー化

※新たな基準に適合した特定路外駐車場について、改修や新設を考慮して令和12年度末時点までに約35%を目指す。

建築物

現行

- 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※¹を除く）のバリアフリー化率：約67%

<数値目標以外の目標>

- 床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等については、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する。
- 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、高齢者障害者等用便房やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する。



目標案

- 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※¹を除く）のバリアフリー化率：約70%
- 2,000㎡以上の国等※²の公共特別特定建築物（公立小学校等※¹を除く）の建築工事のうち、着工前の段階で当事者参画を実施した工事の割合：原則100%

<数値目標以外の目標>

- 床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等については、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する。
- 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。

※1 小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校（前期課程にかかるものに限る。）で公立のもの

※2 国、都道府県、政令市

信号機等

現行

- 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、原則として全ての道路において、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バリアフリー化を実施する。

＜バリアフリー化率（2023年度末時点）：約99%＞

- 重点整備地区内の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信号機等については、原則として全ての部分において、音響信号機及びエスコートゾーンを設置する。

＜バリアフリー化率（2023年度末時点）：約66%＞

目標案

- 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、原則として全ての道路において、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バリアフリー化を実施する。

- 重点整備地区内の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信号機等については、原則として全ての部分において、音響信号機及びエスコートゾーンを設置する。

- その他、基本構想の作成状況や地域の実情に鑑み、主要な生活関連経路を構成する道路以外においても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて可能な限り信号機等をバリアフリー化する。



＜音響信号機の例＞



＜エスコートゾーンの例＞

基本構想等

現行

<目標値>

- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成目標：約350自治体※1

※1：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目標：約450自治体※2

※2：2,000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

<達成状況>

- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成数：**50自治体（約14%）**（R6年度末）

- 移動等円滑化基本構想の作成数：**334自治体（約74%）**（R6年度末）

<参考> 2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルがある自治体のうち、基本構想作成数：305自治体/約730自治体（約4割）

目標案

<目標値（案）>

- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成目標：約350自治体※1【変更無し】

※1：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目標：約450自治体※2【変更無し】

※2：2,000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）（平成29年度時点）の6割に相当

- **基本構想等を作成した自治体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる自治体※3の割合：約60%（令和6年度末時点の現状値：約30%）【目標追加】**

※3：協議会等を活用して基本構想等の事後評価を実施している自治体または基本構想等の見直し等（既存の基本構想等と別の地区における基本構想等の作成や、基本構想作成後のマスタープランの作成、マスタープラン作成後の基本構想の作成を含む）を実施している自治体（直近5年以内に基本構想等の事後評価や見直し等を実施していない自治体を除く。）

<目標値（案）設定の理由>

- 基本構想等は、引き続き作成を促進する必要があることから、基本構想等の作成自治体数に関する目標値は、現行の目標値を据え置くこととする。

- また、基本構想等の作成だけでなく、基本構想等作成後の当事者参画や継続的な取組を評価するため、スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合に関する整備目標を新たに設ける。

心のバリアフリー

現行

- 「心のバリアフリー」の用語の認知度※ 数値目標：約50%
- 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※ 数値目標：原則100%
- 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。



目標案

- 「障害の社会モデル」の理解度※ 数値目標：約60%
- 障害のある人へ支援をしようとする人の割合※ 数値目標：原則100%
- 多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合※ 数値目標：原則100%
- 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整備を推進する。

「心のバリアフリー」の用語の認知度については、具体的に行動ができているかを評価する方が重要であるとの意見を踏まえ、「心のバリアフリー」の3つの体現ポイントをベースとした指標に置き換えることとする。

また、「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」についても、3つの体現ポイントの指標に包含されることから、それに置き換えることとする。

※：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。

検討に一定の期間を要する個別のモードに関する課題 これまでも推進・検討してきたが、引き続き検討を要する課題

- (1) 無人駅における利用者の特性に応じた対応の検証
- (2) 離島等の小規模旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化の推進
- (3) 小規模建築物やテナント部分のバリアフリー化の促進
- (4) 賃貸共同住宅のバリアフリー化の促進
- (5) ウェブによる乗車船券等の予約・決済の充実
- (6) 知的・精神・発達障害等における視覚・聴覚等過敏への対応のあり方

コスト面を含む更なる技術開発を促進することで よりバリアフリー化が進むことが期待されるため、引き続き実態把握を要するもの

- (1) バス・タクシー
- (2) 旅客船
- (3) 航空機