

基本方針に定める移動等円滑化の 目標達成状況(抜粋)

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(概要)

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

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2021年度末)

- ・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は下記のとおり。
- ・参考値及び現状値については、小数第1位を四捨五入している。

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2021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%※5	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ホ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42%※5	原則 100%	
		案内設備※3	約75%	約77%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%※5	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)	2,337番線 (406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52%※6※7	約70%※8	○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%※5	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91%※5	原則 100%	
		案内設備※3	約73%	約76%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約71%	約70%※5	原則 100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約66%※6	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6%※6	約25%	
		空港アクセスバス	約32%	約38%※6	約50%※9	
貸切バス車両		1,066台	1,157台	約2,100台		

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2021年度末)

2025年度末までの目標			2020年度末 (参考値)	2021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	42,622台※6	約90,000台	
		ユニバーサルデザインタクシーの割合	-	約17%※6※10 (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%	100%※5	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%	100%※5	原則 100%	
		案内設備※3	約89%	約89%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約89%	約89%※5	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55%※6	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%※5	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%	100%※5	原則 100%	
		案内設備※3	100%	100%※5	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	100%	100%※5	原則 100%	
	航空機		約99%	100%※6	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69%	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%※11	- ※12	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%※11	- ※12	約60%	
		便所	約62%※11	- ※12	約70%	

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2021年度末)

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2021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71%	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63%	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51%	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	22自治体	約350自治体	※全市町村(約1,740)の2割に相当
	移動等円滑化基本構想の作成	309自治体	316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※13	約24%	約24%	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※13	約82%	約87%	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 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの各項目の現状値については、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。
- ※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。
- ※8 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。
- ※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含む運行とする。
- ※10 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を記入。
- ※11 都市公園に係る2020年度末の参考値は、第3次目標に基づいて算定。
- ※12 2021年度末の現状値については、集計中のため「-」としている。
- ※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。

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2021年度末)

【別紙】ユニバーサルデザインタクシーの割合(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
北海道	9,493	1,267	13.3%
青森	2,390	164	6.9%
岩手	2,020	58	2.9%
宮城	3,562	165	4.6%
秋田	1,082	40	3.7%
山形	1,185	86	7.3%
福島	2,127	174	8.2%
茨城	2,561	91	3.6%
栃木	1,669	153	9.2%
群馬	1,449	69	4.8%
埼玉	5,668	960	16.9%
千葉	5,587	1,018	18.2%
東京	30,479	15,303	50.2%
神奈川	9,600	1,516	15.8%
山梨	823	64	7.8%
新潟	2,484	173	7.0%
富山	769	112	14.6%
石川	1,702	119	7.0%
長野	2,321	130	5.6%
福井	842	82	9.7%
岐阜	1,735	184	10.6%
静岡	4,481	572	12.8%
愛知	7,508	1,670	22.2%
三重	1,135	87	7.7%

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
滋賀	1,089	73	6.7%
京都	5,866	576	9.8%
大阪	14,642	1,054	7.2%
兵庫	6,463	472	7.3%
奈良	1,006	50	5.0%
和歌山	1,321	83	6.3%
鳥取	601	207	34.4%
島根	1,007	37	3.7%
岡山	2,913	143	4.9%
広島	5,140	314	6.1%
山口	2,204	52	2.4%
徳島	928	8	0.9%
香川	1,406	33	2.3%
愛媛	1,871	61	3.3%
高知	1,040	56	5.4%
福岡	8,727	961	11.0%
佐賀	1,006	78	7.8%
長崎	2,324	137	5.9%
熊本	2,892	109	3.8%
大分	1,951	259	13.3%
宮崎	1,844	70	3.8%
鹿児島	3,046	130	4.3%
沖縄	3,466	437	12.6%
合計	175,425	29,657	16.9%

※ 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。

移動等円滑化促進方針・基本構想の作成状況

※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）

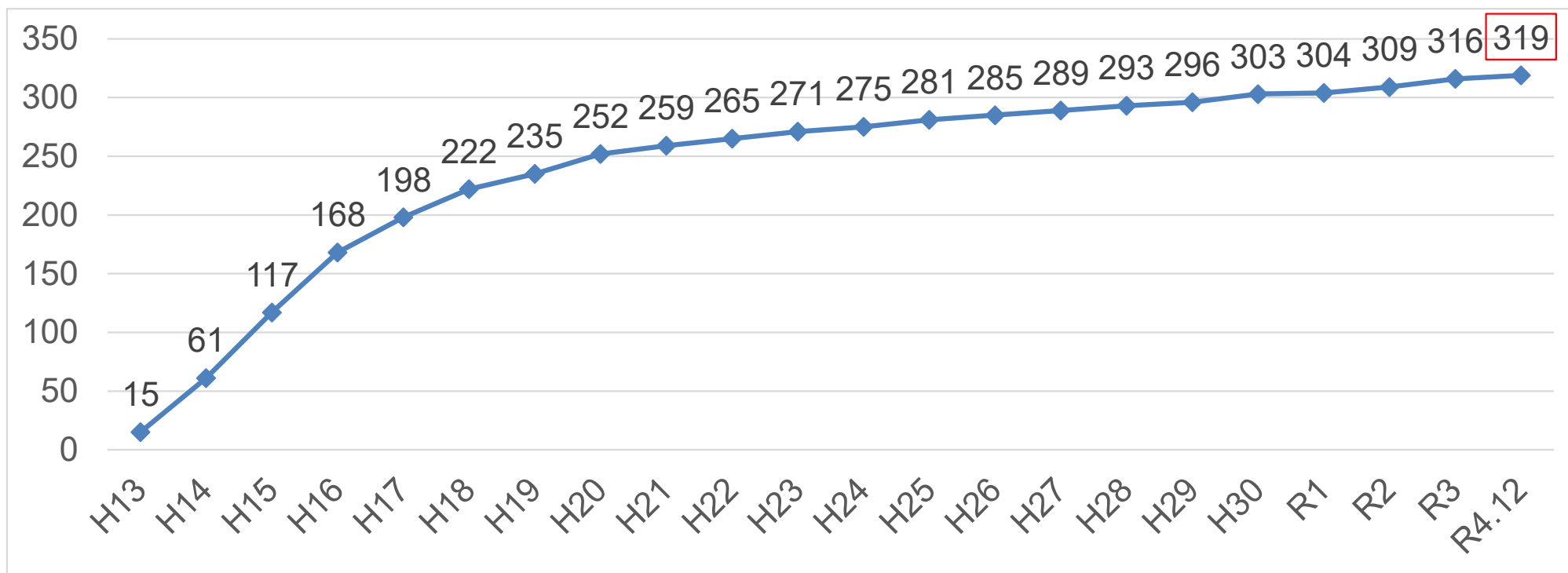
四国（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）

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）

- ・全国における基本構想は、319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3分の1となっており、そのうち政令市・中核市・特別区は8割以上となっている。

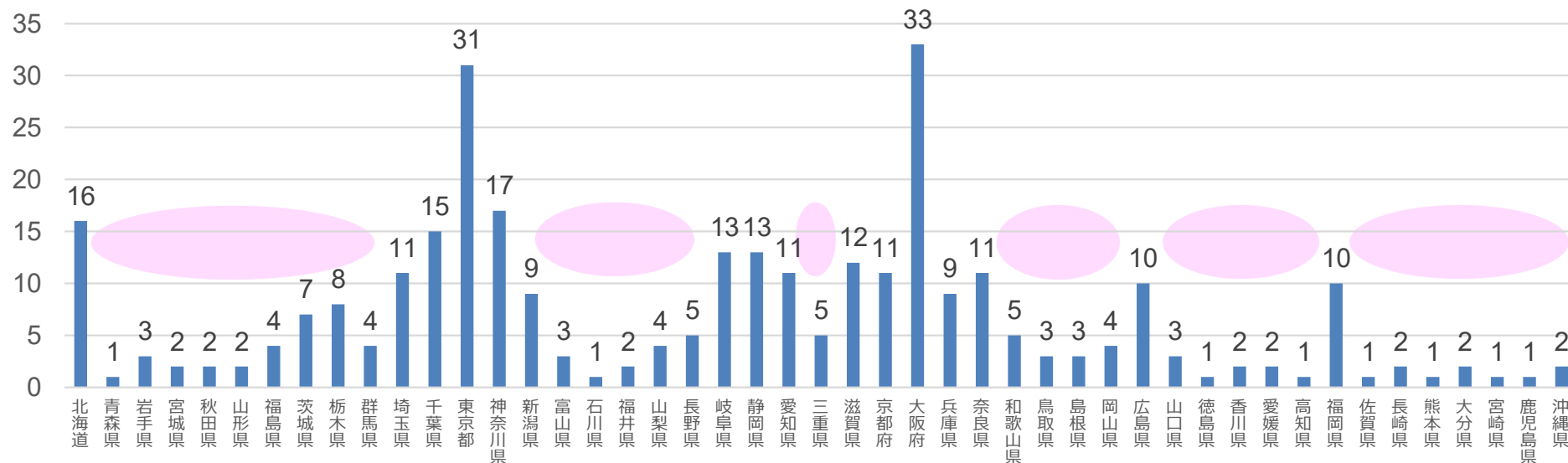
＜基本構想の作成 自治体数＞



	全国		市・区				町	村
	作成数	作成率	政令市	中核市	その他の市	特別区		
作成率	18.3 %		100 %	79.0 %	28.7 %	91.3 %	3.4 %	0.0 %
作成数	319 / 1741		20 / 20	49 / 62	204 / 710	21 / 23	25 / 743	0 / 183

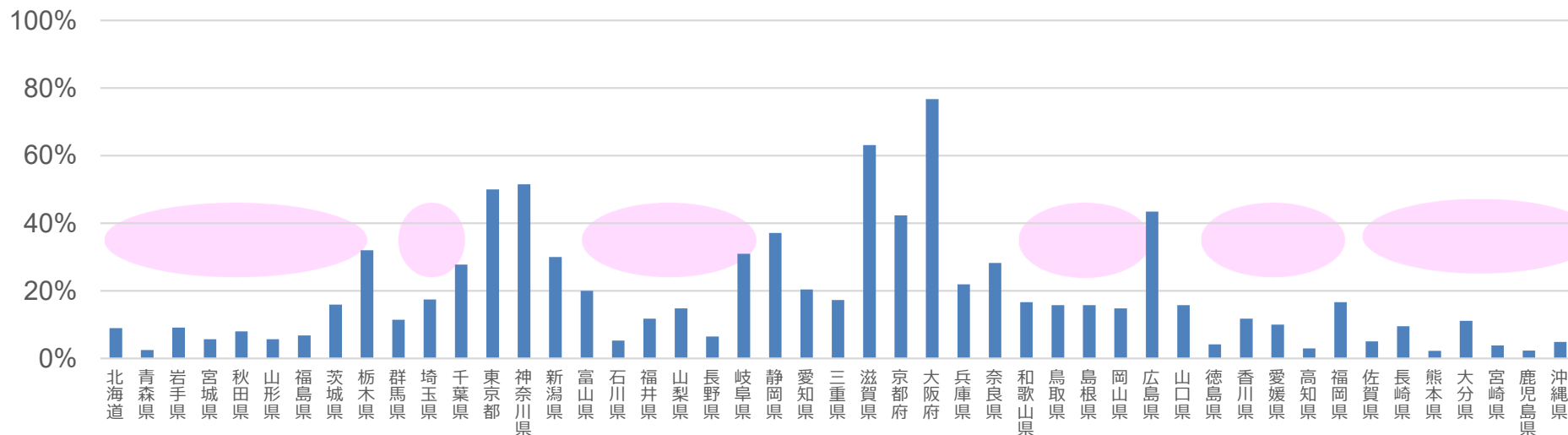
- 都市部に比べて、地方部においては基本構想の作成が進んでいない傾向にある。

＜都道府県別の基本構想の作成市町村数＞



＜都道府県別の基本構想の作成市町村割合＞

（令和4年12月末時点）



	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
作成数	16	14	97	18	44
作成率	8.9 %	6.2 %	28.3 %	12.8 %	24.9 %
	16 / 179	14 / 227	97 / 343	18 / 141	44 / 177
うち市・区の作成率	40.0 %	16.9 %	42.6 %	28.3 %	39.0 %
	14 / 35	13 / 77	92 / 216	17 / 60	41 / 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
作成数	81	23	6	18	2
作成率	40.9 %	21.5 %	6.3 %	7.7 %	4.9 %
	81 / 198	23 / 107	6 / 95	18 / 233	2 / 41
うち市・区の作成率	64.0 %	38.9 %	15.8 %	15.7 %	18.2 %
	71 / 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	319	18.3 %	36.1 %
		319 / 1741	294 / 815

赤塗り箇所：
全国平均以上

青塗り箇所：
全国平均以下

450(基本方針に基づく整備目標)

地域別 マスタープランの作成状況（令和4年末時点）

※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
作成数	1	6	8	2	1
作成率	0.6 %	2.6 %	2.3 %	1.4 %	0.6 %
	1 / 179	6 / 227	8 / 343	2 / 141	1 / 177
うち市・区の作成率	0.0 %	7.8 %	3.7 %	3.3 %	1.0 %
	0 / 35	6 / 77	8 / 216	2 / 60	1 / 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
作成数	6	2	0	5	0
作成率	3.0 %	1.9 %	0.0 %	2.1 %	0.0 %
	6 / 198	2 / 107	0 / 95	5 / 233	0 / 41
うち市・区の作成率	5.4 %	3.7 %	0.0 %	4.6 %	0.0 %
	6 / 111	2 / 54	0 / 38	5 / 108	0 / 11

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	31	1.8 %	3.7 %
		31 / 1741	30 / 815

赤塗り箇所：
全国平均以上

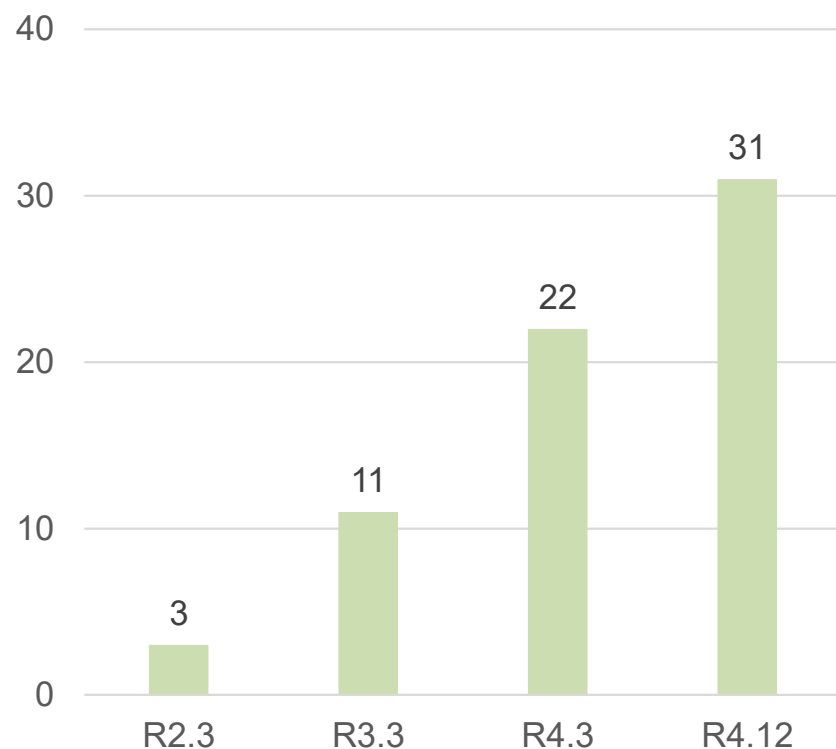
青塗り箇所：
全国平均以下

令和2年12月25日公布
令和3年4月1日施行

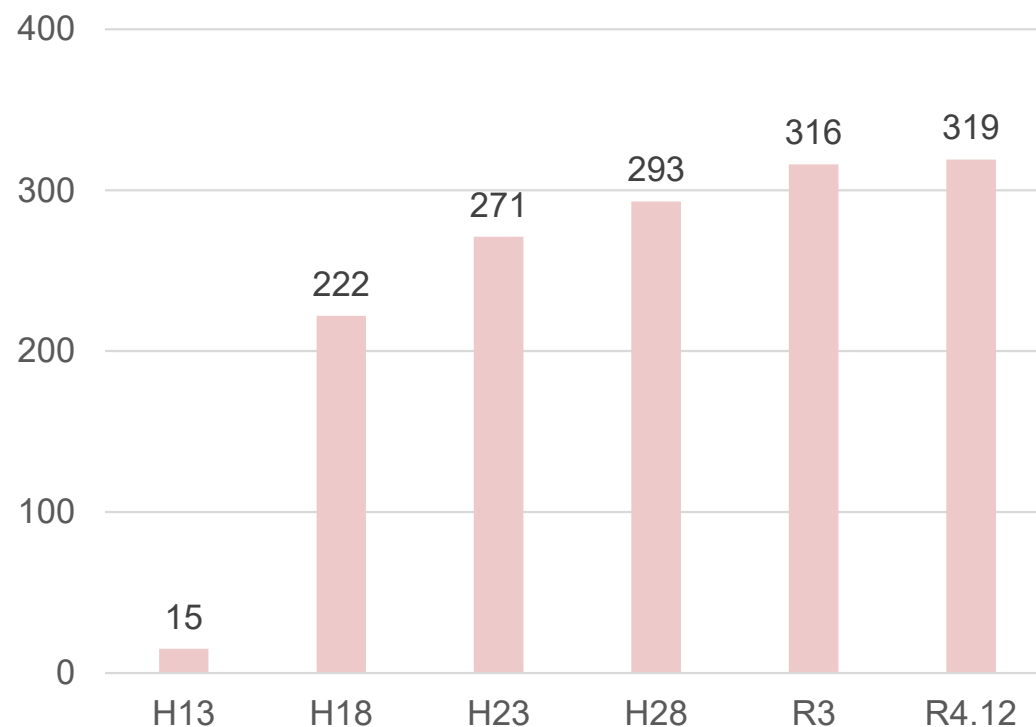
マスタープラン・基本構想の作成市町村数

- 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おります。

＜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・移動等円滑化促進方針作成市町村一覽

基本構想作成市町村一覽(令和4年末時点)

都道府県	市町村	都道府県	市町村	都道府県	市町村		
北海道	札幌市	埼玉県	さいたま市	神奈川県	横浜市		
	小樽市		熊谷市		川崎市		
	旭川市		川口市		相模原市		
	室蘭市		所沢市		平塚市		
	釧路市		東松山市		鎌倉市		
	北見市		深谷市		藤沢市		
	苫小牧市		入間市		小田原市		
	江別市		白岡市		茅ヶ崎市		
	千歳市		小川町		逗子市		
	滝川市		寄居町		三浦市		
	深川市		戸田市		秦野市		
	富良野市		千葉市		厚木市		
	恵庭市		市川市		大和市		
	伊達市		船橋市		伊勢原市		
	枝幸町		松戸市		座間市		
	遠軽町	野田市	大磯町				
	青森県	青森市	千葉県	習志野市	新潟県	新潟市	
		盛岡市		柏市		新潟市	
	岩手県	一関市		市原市		長岡市	柏崎市
		宮古市		流山市		八千代市	新発田市
宮城県	仙台市	我孫子市		見附市		見附市	
	松島町	鎌ヶ谷市		糸魚川市		糸魚川市	
秋田県	秋田市	浦安市		上越市		上越市	
	大館市	袖ヶ浦市		南魚沼市		南魚沼市	
山形県	山形市	君津市		湯沢町		湯沢町	
	南陽市	千代田区		魚津市		魚津市	
福島県	福島市	港区		射水市		射水市	
	会津若松市	新宿区		高岡市		高岡市	
	郡山市	文京区		大津市		大津市	
茨城県	いわき市	台東区		福井市		福井市	
	水戸市	墨田区		敦賀市		敦賀市	
	日立市	台東区	甲府市	甲府市			
	土浦市	江東区	草津市	草津市			
	石岡市	品川区	山梨市	山梨市			
	笠間市	目黒区	笛吹市	笛吹市			
	取手市	大田区	上野原市	上野原市			
ひたちなか市	世田谷区	松本市	松本市				
栃木県	宇都宮市	中野区	岡谷市	岡谷市			
	栃木市	杉並区	諏訪市	諏訪市			
	佐野市	豊島区	塩尻市	塩尻市			
	鹿沼市	北区	茅野市	茅野市			
	日光市	荒川区	岐阜市	岐阜市			
	小山市	板橋区	多治見市	多治見市			
	那須塩原市	練馬区	中津川市	中津川市			
	下野市	足立区	瑞浪市	瑞浪市			
壬生町	葛飾区	羽島市	羽島市				
群馬県	前橋市	渋谷区	恵那市	恵那市			
	高崎市	八王子市	美濃加茂市	美濃加茂市			
	伊勢崎市	武蔵野市	土岐市	土岐市			
		三鷹市	各務原市	各務原市			
	府中市	可児市	可児市				
	調布市	瑞穂市	瑞穂市				
	町田市	笠松町	笠松町				
	小金井市	垂井町	垂井町				
	日野市						
	羽村市						
	国分寺市						

マスタープラン作成市町村一覽(令和4年末時点)

都道府県	市町村	都道府県	市町村
静岡県	静岡市	東京都	31市町村
	浜松市		
	沼津市		
	熱海市		
	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		
	愛知県		岡崎市
弥富市		堺市	
瀬戸市		岸和田市	
二宮町		豊中市	
新滝市		池田市	
春日井市		吹田市	
豊川市		高槻市	
刈谷市		貝塚市	
豊田市		守口市	
日進市		枚方市	
知多市		茨木市	
阿久比町		八尾市	
津市		泉佐野市	
伊勢市		富田林市	
松阪市		寝屋川市	
桑名市	河内長野市		
亀山市	松原市		
大津市	大東市		
彦根市	和泉市		
長浜市	箕面市		
近江八幡市	柏原市		
守山市	羽曳野市		
栗東市	門真市		
甲賀市	摂津市		
野洲市	高石市		
高島市	藤井寺市		
米原市	東大阪市		
竜王町	泉南市		
京都市	四條畷市		
福知山市	亀山市		
宇治市	大九州市		
亀岡市	交野市		
向日市	大阪狭山市		
長岡京市	阪南市		
八幡市	島本町		
京田辺市	神戸市		
木津川市	姫路市		
大山崎町	明石市		
精華町	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		
	桜井市		
	斑鳩町		
	上牧町		
	生駒市		
	和歌山市		
	橋本市		
	田辺市		
	高野町		
	那智勝浦町		
鳥取県	鳥取市	岡山県	鳥取市
	米子市		米子市
	倉吉市		松江市
	松江市		出雲市
	出雲市		江津市
	江津市		倉敷市
	倉敷市		笠岡市
	笠岡市		津山市
	津山市		岡山市
	岡山市		広島市
	広島市		呉市
	呉市		三原市
	三原市		尾道市
	尾道市		福山市
	福山市		東広島市
東広島市	廿日市市		
廿日市市	大竹市		
大竹市	海田町		
海田町	坂町		
坂町	下関市		
下関市	山口市		
山口市	周南市		
周南市	徳島市		
徳島市	高松市		
高松市	丸亀市		
丸亀市	松山市		
松山市	今治市		
今治市	高知市		
高知市	北九州市		
北九州市	福岡市		
福岡市	大牟田市		
大牟田市	久留米市		
久留米市	筑紫野市		
筑紫野市	大野城市		
大野城市	古賀市		
古賀市	福津市		
福津市	糸島市		
糸島市	遠賀町		
遠賀町	唐津市		
唐津市	長崎市		
長崎市	佐世保市		
佐世保市	熊本市		
熊本市	大分市		
大分市	別府市		
別府市	宮崎市		
宮崎市	鹿児島市		
鹿児島市	那覇市		
那覇市	宮古島市		
宮古島市			

計 319市町村

※堺市の計画については、移動等円滑化促進地区等は今後定められることとなっている。

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4年度における認知度※は21.4%となっている。

令和2年度 参考値	令和3年度 実績値	令和4年度 実績値※
23.9%	24.3%	21.4%

○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4年度における割合※は81.7%となっている。

令和2年度 参考値	令和3年度 実績値	令和4年度 実績値※
81.7%	86.6%	81.7%

※ 2022年11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。