

# 中部における基本方針に定める 移動等円滑化の目標達成状況

令和3年度末時点集計値による

## 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<sup>(※1)</sup>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」<sup>(※2)</sup>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。<sup>(※3)</sup>

※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%	○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、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・車両の構造等に依りて、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
		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	ユニバーサルデザインタクシーの割合	-	約17% ※6※10 (次頁参照)	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%	○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。

## 【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。

# 鐵道

# 中部の鉄軌道駅のバリアフリー状況(県別)

平均利用者数が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、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よう対象が拡大した。令和3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90%、案内設備については約72%以上、視覚障害者誘導用ブロックについては算定基準の変更により福井県以外は全国平均を下回っている。

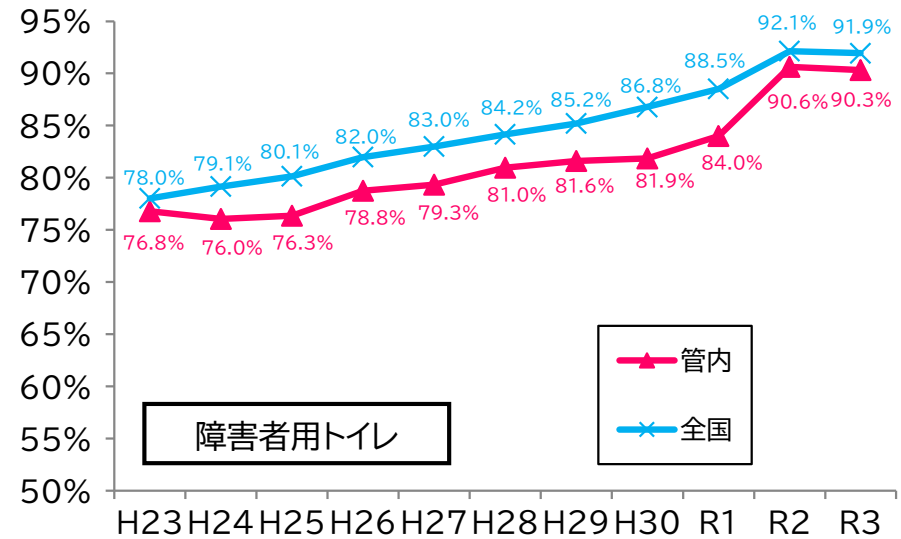
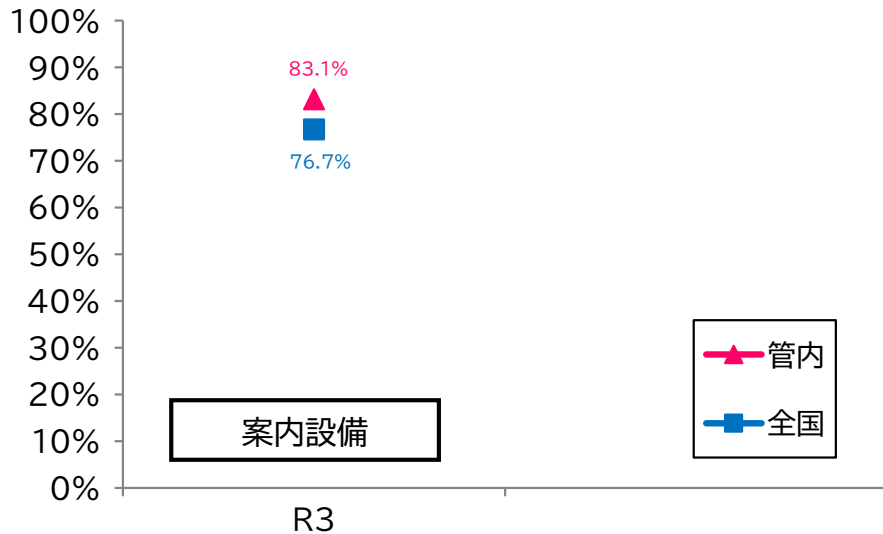
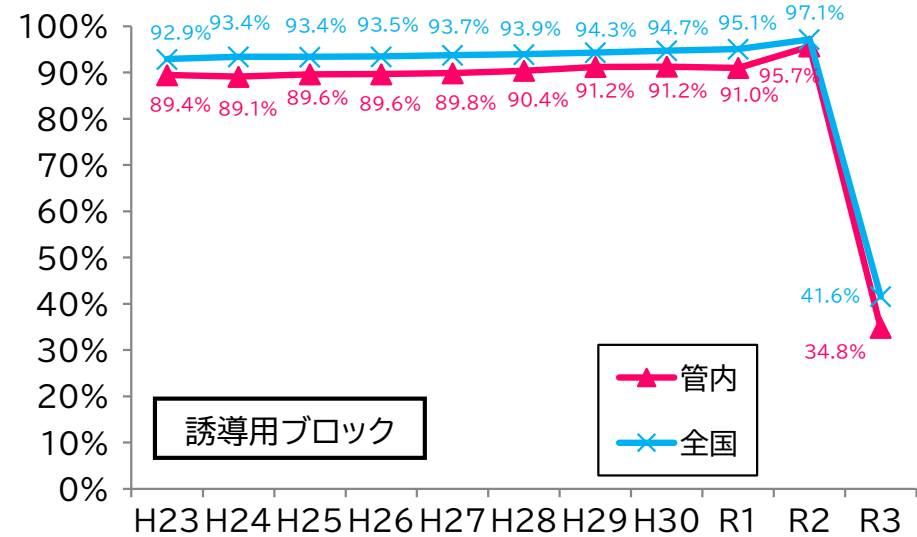
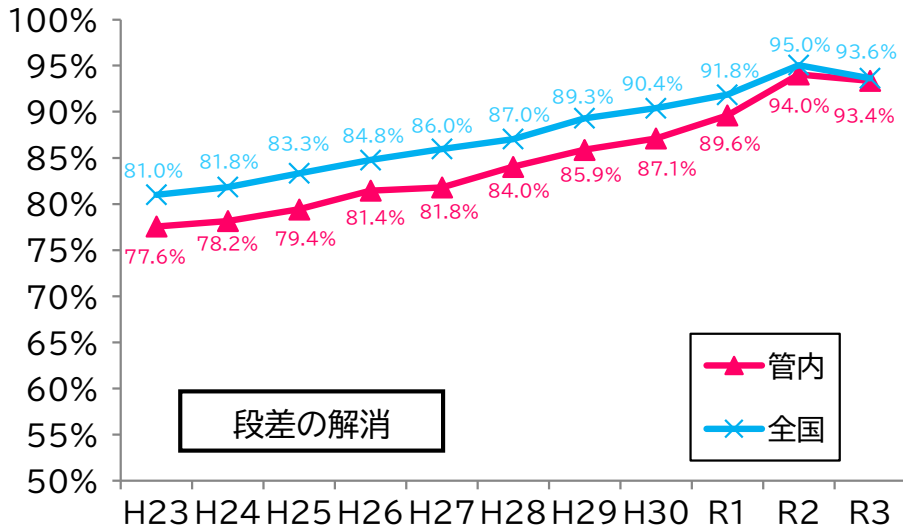
(目標値:100%/2025年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
鉄軌道駅数	287	48	22	29	5	391	3,348
(うちトイレ設置駅数)	261	47	20	29	5	362	3,161
段差の解消駅数	267	46	21	26	5	365	3,135
割合	93.0%	95.8%	95.5%	89.7%	100.0%	93.4%	93.6%
視覚障害者 誘導用ブロック(駅数)	101	19	9	2	5	136	1,393
割合	35.2%	39.6%	40.9%	6.9%	100.0%	34.8%	41.6%
案内設備	243	39	17	21	5	325	2569
総施設数に対する割合	84.7%	81.3%	77.3%	72.4%	100.0%	83.1%	76.7%
障害者トイレの設置(駅数)	237	42	18	25	5	327	2,906
割合	90.8%	89.4%	90.0%	86.2%	100.0%	90.3%	91.9%

「視覚障害者誘導用ブロックの設置」については、今回の集計結果より、ブロック形状をJIS規格に統一するために改正された「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令第9条」に適合をもって算定しています。  
[https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09\\_hh\\_000349.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000349.html)

※バリアフリー化率が全国平均より低い地域を青塗りとする(以下、同じ)



# 中部の鉄軌道駅のバリアフリー化の推移



※平成22年度までは旧基本方針に基づき1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設、23年度以降は改訂後の基本方針(平成23年4月1日施行)に基づき、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設の整備状況を示している。

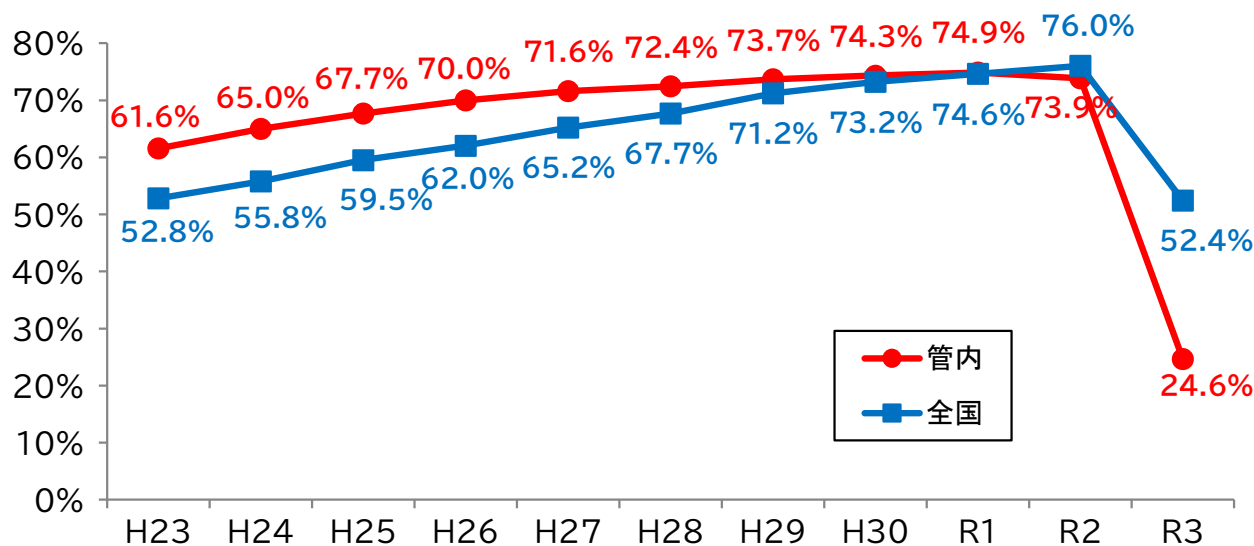
※ 令和3年度以降は、令和3年4月1日施行の改正後の基本方針に基づき、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である旅客施設を対象とし、また、令和2年4月に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準をもって判断した整備状況を示している。

※「障害者用トイレ」については、トイレを設置している旅客施設における整備状況を示している。

# 中部の鉄軌道車両のバリアフリー状況(県別)及び推移

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ように対象が拡大した。また、今回の集計より、4両編成以上の列車において1列車ごとに2以上の車椅子スペースを設けている車両の数をまとめている。

(目標値:約70%/2025年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
総数	5,403	258	54	73	63	5,851	52,535
基準適合車両	1,299	92	14	24	12	1,441	27,554
総数に対する割合	24.0%	35.7%	25.9%	32.9%	19.0%	24.6%	52.4%



## 新基準の概要

《令和2年4月在来線にかかる適合基準変更》  
1列車につき車椅子スペース1以上 → 2以上

《令和2年4月新幹線にかかる適合基準変更》  
1列車につき車椅子スペース1以上  
→2以上(3両以下は1以上、4両以上は2以上)

《令和3年7月新幹線にかかる適合基準変更》  
1列車につき車椅子スペース2～6 → 6以上

※各県別の考え方は、本社所在地で割り振っている。なお、本社と路線地域が異なる場合、路線地域内の支社所在地より割り振っている。

# バス

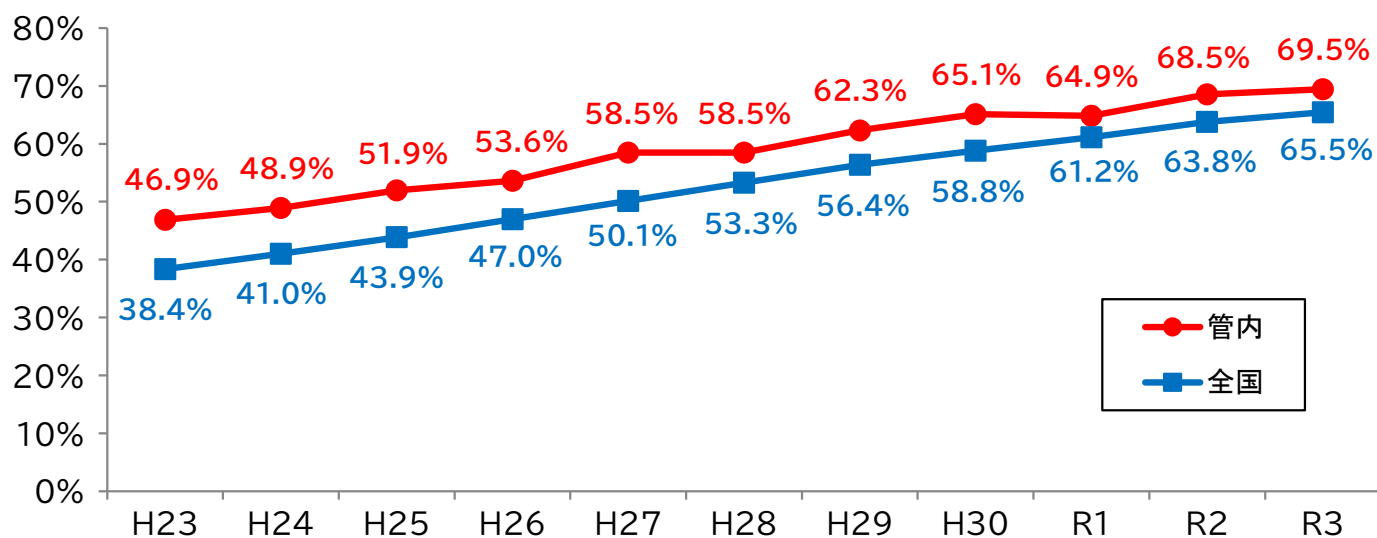
# 中部のバスターミナルのバリアフリー状況(県別)

平均利用者数が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ように対象が拡大した。中部の対象バスターミナルのバリアフリー化は、100%実施済。

(目標値:100%/2025年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
バスターミナル数	3	1	該当なし	該当なし	該当なし	4	42
(うちトイレ設置施設数)	3	1	-	-	-	4	33
段差の解消施設数	3	1	-	-	-	4	39
割合	100%	100%	-	-	-	100%	92.9%
視覚障害者誘導用 ブロック施設数	3	1	-	-	-	4	38
割合	100%	100%	-	-	-	100%	90.5%
案内設備	3	1	-	-	-	4	32
割合	100%	100%	-	-	-	100%	76.2%
障害者トイレの 設置施設数	3	1	-	-	-	4	23
割合	100%	100%	-	-	-	100%	69.7%

バス車両については、令和7年度までにノンステップバスを約80%導入して移動等円滑化を実施することとしており、全国では6割強の導入状況。県別に見ると、愛知県・福井県の進捗率が比較的高い。

(目標値:約80%/2025年度末) ※適用除外認定車両を除く	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
基準適合車両数	1,919	1,285	520	579	215	4,518	45,496
ノンステップバス車両数	1,662	805	225	273	173	3,138	29,779
割合	86.6%	62.6%	43.3%	47.2%	80.5%	69.5%	65.5%



※各県別の考え方は、バス事業者の営業所単位で運輸局に報告されたものの積み上げ。

# リフト付きバス等の導入状況(地域別)

リフト付きバス等は、適用除外認定車両※のうち25%が目標のところ、全国では6.0%の導入状況。  
中部については現時点で全県で全国平均以上

(目標値:約25%/2025年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
適用除外認定車両数	238	112	105	167	63	685	10,961
リフト付きバス等車両数	35	7	13	15	14	84	661
割合	14.7%	6.3%	12.4%	9.0%	22.2%	12.3%	6.0%

# 福祉タクシー

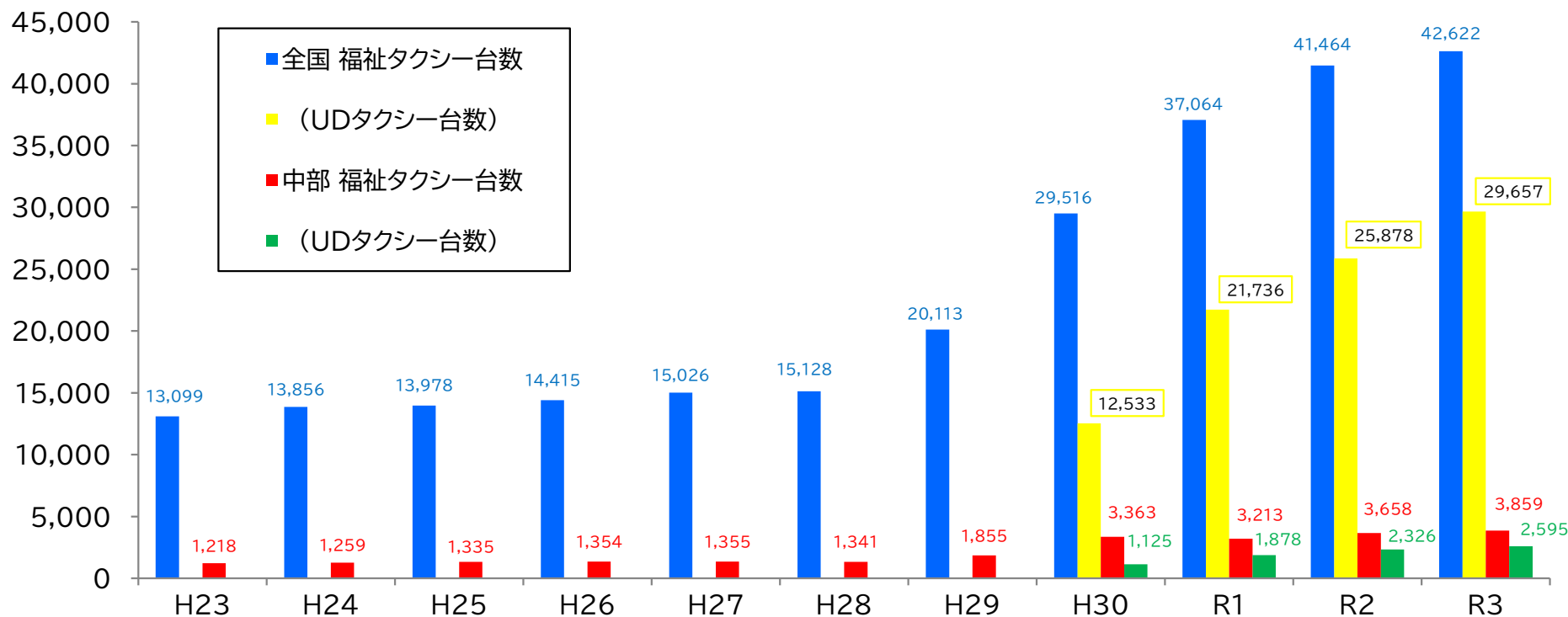
# 中部の福祉タクシーの導入状況(県別)

タクシー車両については、令和7年度までに、全国で約90,000台の福祉タクシー(UDタクシーを含む。)を導入することとされており、中部では愛知県内の導入数が多い。

## 【UDタクシー】

ユニバーサルデザインタクシーのこと。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。

(目標値:約90,000台/2025年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
基準適合車両	2,275	862	298	327	97	3,859	42,622
うちUDタクシー	1,670	572	184	87	82	2,595	29,657





# 旅客船

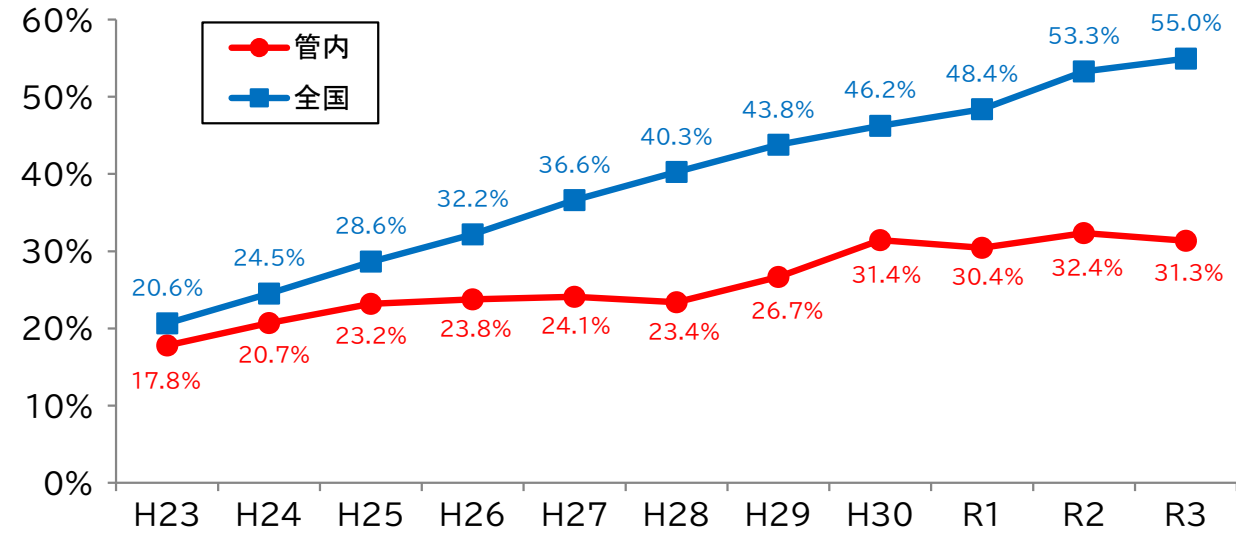
中部には該当がないが、平均利用者数が2,000人/日以上旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率については、令和7年度までに原則として全てについて、移動等円滑化を実施するように対象が拡大した。

(目標値:約100%/2025年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
旅客船ターミナル数	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	9
うちトイレ設置施設数	-	-	-	-	-	-	9
段差解消施設数	-	-	-	-	-	-	9
総施設数に対する割合	-	-	-	-	-	-	100.0%
視覚障害者誘導用 ブロック施設数	-	-	-	-	-	-	9
総施設数に対する割合	-	-	-	-	-	-	100.0%
障害者トイレの設置 施設数	-	-	-	-	-	-	8
うちトイレ設置施設数に 対する割合	-	-	-	-	-	-	89.0%

# 中部の旅客船のバリアフリー状況(県別)及び推移

全国の旅客船(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おり、中部では平均で約3割の実施にとどまっている。県別にみると愛知県の割合が高い。

(目標値:約60%/2025年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
総数	18	17	4	27	1	67	666
基準適合船舶	12	1	1	7	0	21	366
総数に対する割合	66.7%	5.9%	25.0%	25.9%	0.0%	31.3%	55.0%



※各県別の考え方は、航路の起点により整理。なお、起点が管轄する運輸局等でない他県等の場合は、本社所在地の管轄する運輸局等で整理。

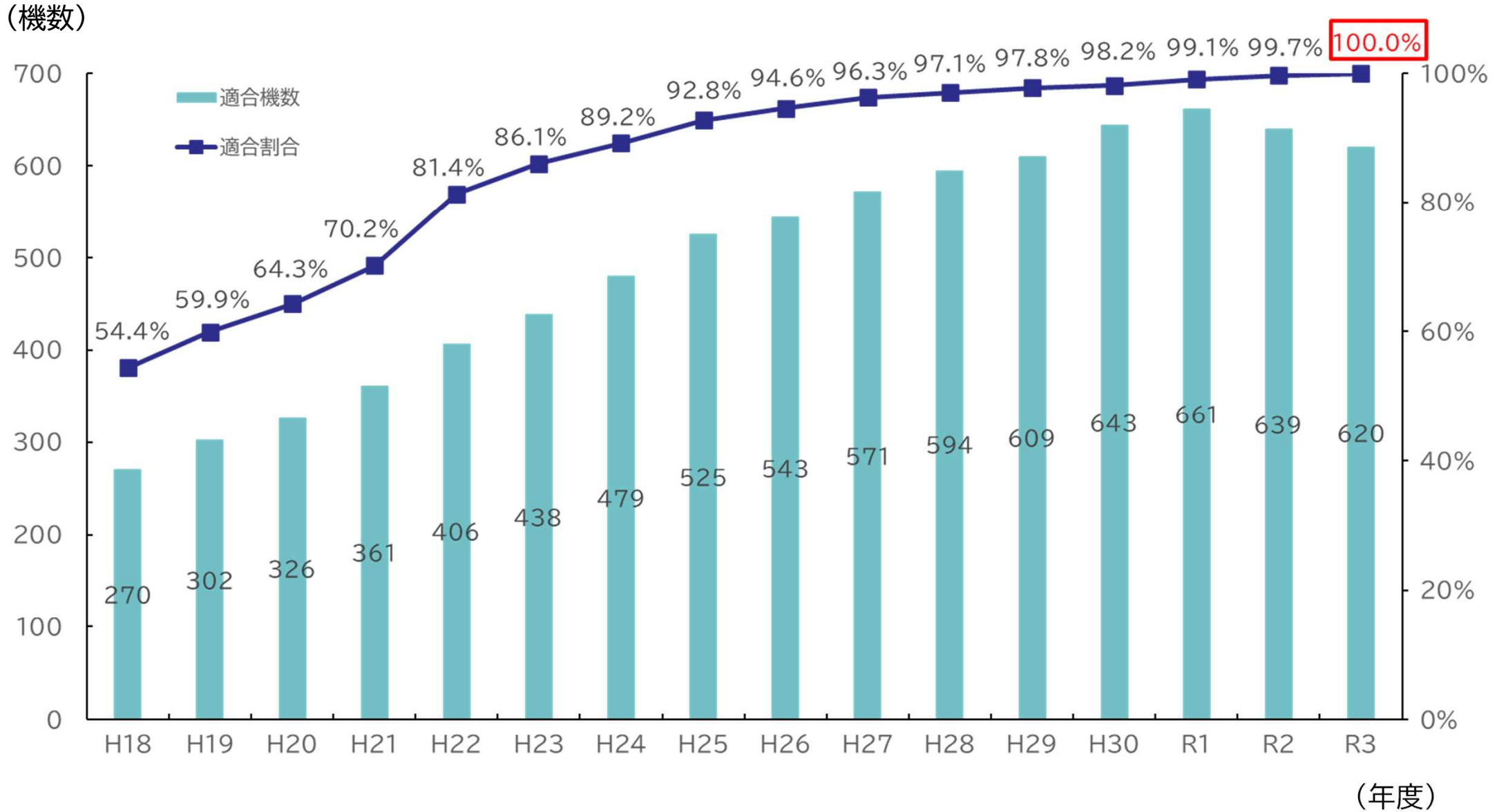
# 航空

平均利用者数が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ように対象が拡大したが、中部を含む全ての地域において、航空旅客ターミナルのバリアフリー化は目標を達成した。

(目標値:100%/2025年度末)	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
航空旅客ターミナル数	1	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	1	27
(うちトイレ設置ターミナル数)	1	-	-	-	-	1	27
段差の解消数(施設数)	1	-	-	-	-	1	27
総施設数に対する割合	100%	-	-	-	-	100%	100.0%
視覚障害者誘導用ブロック(施設数)	1	-	-	-	-	1	27
総施設数に対する割合	100%	-	-	-	-	100%	100.0%
障害者トイレの設置施設数	1	-	-	-	-	1	27
うちトイレ設置ターミナル数に対する割合	100%	-	-	-	-	100%	100.0%

# 航空機のバリアフリー化の推移(全国)

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おり、着実に導入が進められ、令和3年度末までに100%が実施済みとなり、目標を達成した。**



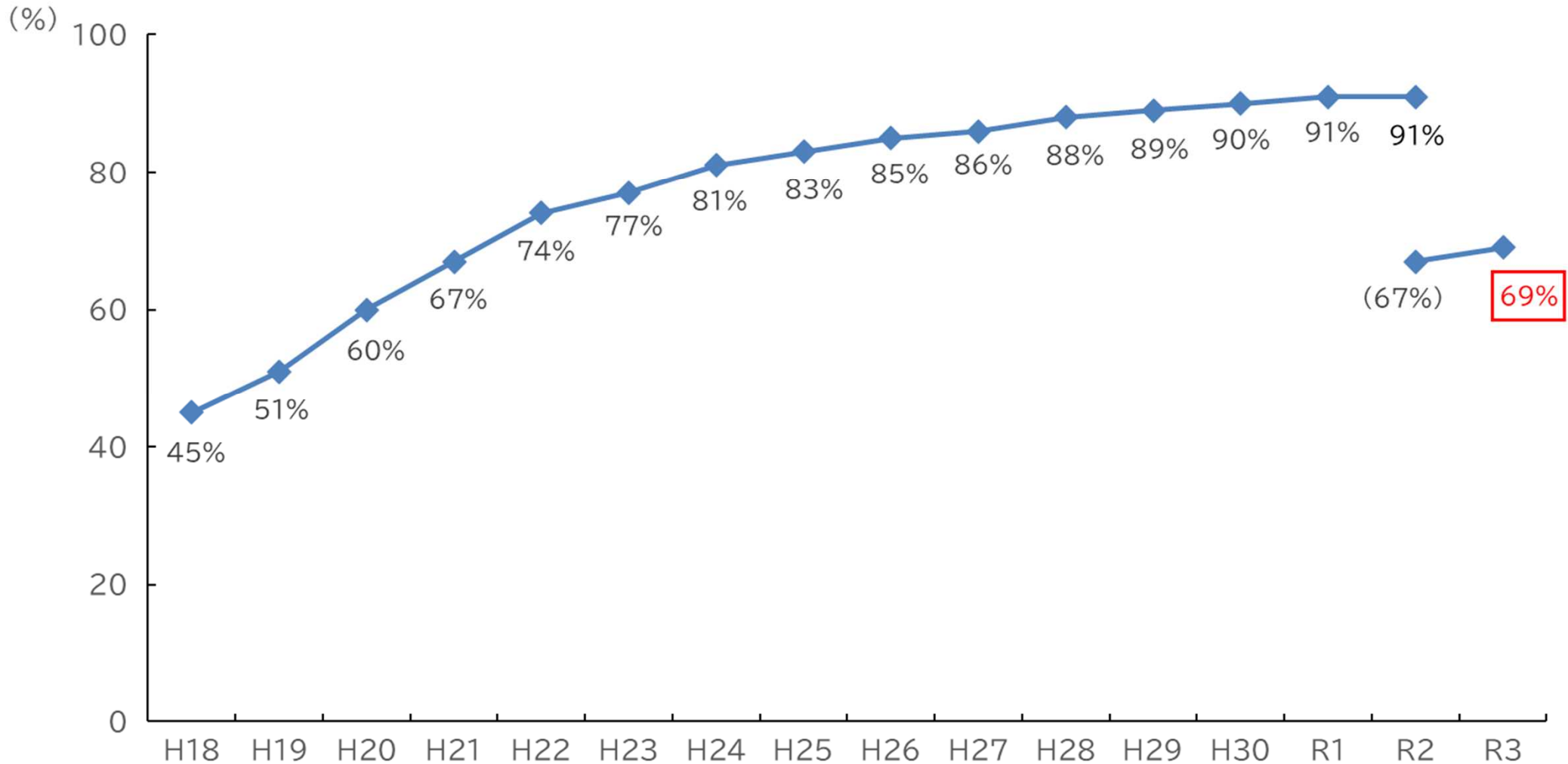
# 道路

※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)

# 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おり、着実に整備が進められ、令和3年度末までに約7割が実施済みとなった。





# 道路のバリアフリー状況(地域別)

- ・重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する特定道路のバリアフリー化は、約7割について実施済。
- ・地域別に見ると、北海道、東北、北陸、中部、沖縄における進捗率が比較的高い。

(目標値:70%)	北海道	東北	関東	北陸	中部
道路延長 (km)	288.3	157.7	1706.5	90.9	410.9
整備延長 (km)	259.3	131.5	992.7	85.0	340.5
割合	90%	83%	58%	93%	83%

(目標値:70%)	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
道路延長 (km)	1100.6	177.1	81.5	403.3	28.8	4445.6
整備延長 (km)	741.3	137.2	63.0	306.3	23.0	3079.8
割合	67%	77%	77%	76%	80%	69%

(令和3年度末時点)

# 都市公園

# 都市公園のバリアフリー状況(県別)

第3次目標においては、園路及び広場(特定公園施設であるものに限る。以下同じ。)及び便所の設置された規模の大きい概ね2ha以上の都市公園の約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。県別に見ると、園路及び広場ならびに便所については愛知県・静岡県、駐車場については福井県・三重県の達成率が比較的高い。

(目標値:約70%/2025年度末)		愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部合計	全国合計
園路及び広場	総数	525	248	167	153	93	1,186	9,470
	基準適合の数	382	182	60	93	56	773	6,037
	割合	72.8%	73.4%	35.9%	60.8%	60.2%	65.2%	63.7%

(目標値:約60%/2025年度末)		愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部合計	全国合計
駐車場	総数	302	175	124	99	56	756	5,967
	基準適合の数	149	104	56	62	37	408	3,318
	割合	49.3%	59.4%	45.2%	62.6%	66.1%	54.0%	55.6%

(目標値:約70%/2025年度末)		愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部合計	全国合計
便所	総数	489	237	160	133	93	1,112	8,944
	基準適合の数	312	168	88	80	56	704	5,627
	割合	63.8%	70.9%	55.0%	60.2%	60.2%	63.3%	62.9%

# 路外駐車場

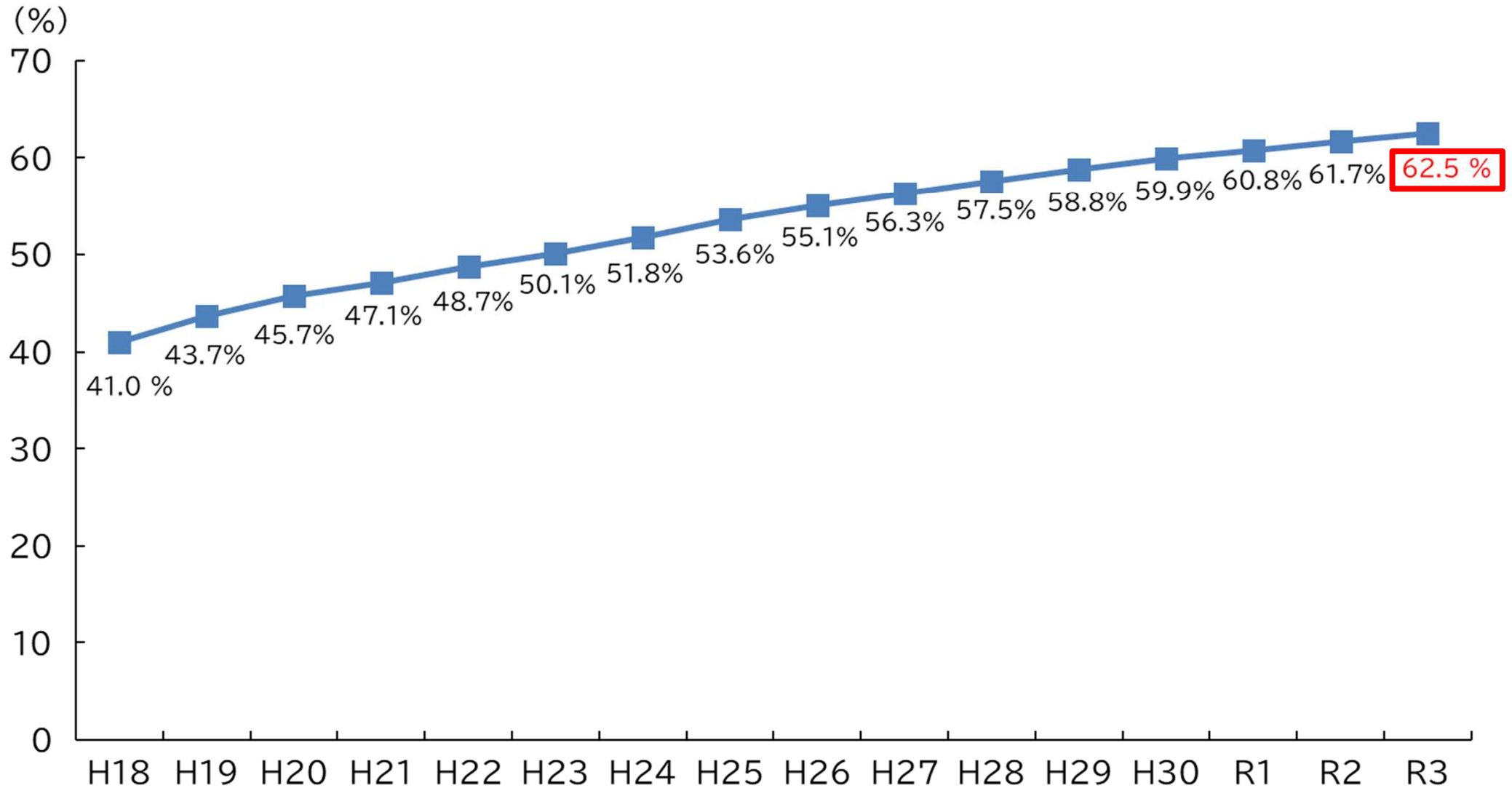
特定路外駐車場の約75%について、令和7年度までに移動等円滑化を実施することとされており、着実に導入が進められた結果、中部では平均7割強において実施済み。県別では、愛知県・岐阜県の進捗率が高い。

目標値:約75%/2025年度末	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
総数[箇所]	169	84	45	38	19	355	3,208
基準適合の数[箇所]	137	50	35	27	10	259	2,279
割合	81.1%	59.5%	77.8%	71.1%	52.6%	73.0%	71.0%

# 建築物

# 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3年度末までに約60%が実施済みとなっている。



# 信号機等

※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)

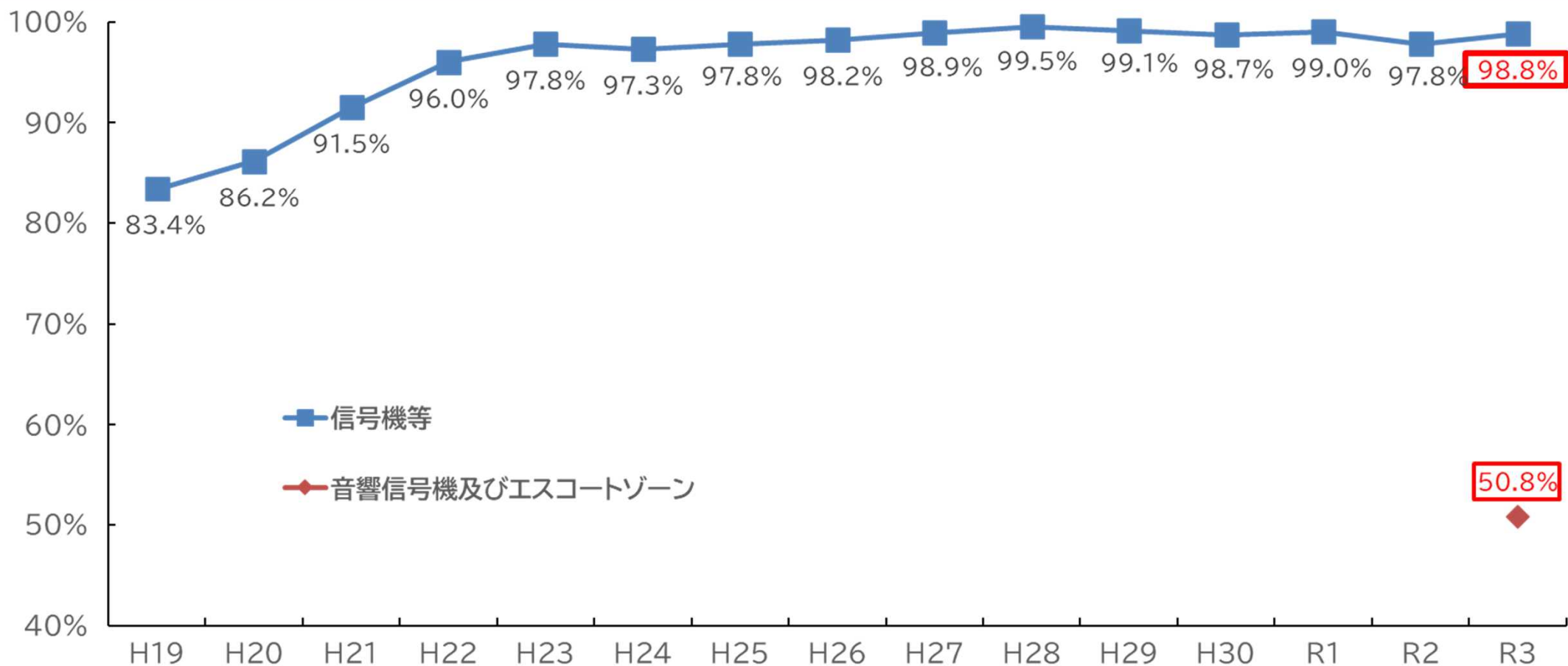
四国(徳島県、香川県、愛媛県、高知県)

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3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3年度末までに50.8%が実施された。



重点整備地区内の主要な生活関連道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の状況を示した表となっている。全国的に着実に進んでおり、中部運輸局管内においても高い数値となっている。(目標:令和7年度 100%)

※令和3年度末時点 管区警察局別

北海道	東北	東京都	関東 <small>茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・ 神奈川・新潟・山梨・長野・静岡</small>	中部 <small>富山・石川・福井・岐阜・愛知・ 三重</small>
100.0%	100%	96.8%	99.7%	99.8%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
99.5%	100%	100.0%	96.6%	98.8%

愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県
100.0%	100.0%	99.8%	99.5%	100.0%

《信号機等のバリアフリー化とは》

音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示等を設置すること(移動等円滑化の促進に関する基本方針<sup>いち</sup>2(7))

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おいて、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ており、令和3年度末までに50.8%が実施された。

地域別に見ると、東京都、中国、四国において進捗率が高く、中部運輸局管内では、静岡県と福井県の進捗率が高い。

※令和3年度末時点 管区警察局別

北海道	東北	東京都	関東 茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・ 神奈川・新潟・山梨・長野・静岡	中部 富山・石川・福井・岐阜・愛知・ 三重
—	45.4%	71.4%	33.0%	48.7%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
21.7%	59.4%	53.4%	46.2%	50.8%

	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県
音響機能付加信号機及びエスコートゾーンの設置率	60.7%	98.0%	0.0%	12.5%	80.0%
音響機能付加信号機の設置率	99.1%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%
エスコートゾーンの設置率	60.7%	98.0%	0.0%	12.5%	80.0%