

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

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・具体的なお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。

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要(2024年度末)



国土

資料1

(赤字：第3次目標から変更した箇所)

2030（令和12）年度末までの目標			2024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%	- 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、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、駅及び周辺施設の状況や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)	
鉄軌道	プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数		(※5)	-	4,000番線	
	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	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	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%	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 (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
		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%	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：第3次目標から変更した箇所)

2030（令和12）年度末までの目標			2024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	ユニバーサルデザインタクシーの割合	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
		(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%	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%	・ 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%	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%	・ 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%	・ 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：第3次目標から変更した箇所)

2030（令和12）年度末までの目標		2024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%	- 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%	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	「障害の社会モデル」の理解度※13	約22% -	約50% -	約60%	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
	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か所以上とすること等を義務付け）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 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(100%)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。段差の解消については愛知県及び静岡県、視覚障害者誘導用ブロックについては福井県以外、案内設備については静岡県、岐阜県及び三重県、障害者用トイレについては三重県及び福井県以外が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	310	64	26	31	6	437	3,577
(うちトイレ設置駅数)	276	62	24	29	6	397	3,330
段差の解消駅数	284	56	25	30	6	401	3,371
割合	91.6%	87.5%	96.2%	96.8%	100%	91.8%	94.2%
視覚障害者 誘導用ブロック(駅数)	120	29	12	2	6	169	1,662
割合	38.7%	45.3%	46.2%	6.5%	100%	38.7%	46.5%
案内設備	266	47	20	21	6	360	2,765
総施設数に対する割合	85.8%	73.4%	76.9%	67.7%	100%	82.4%	77.3%
障害者トイレの設置(駅数)	247	50	19	28	6	350	3,086
割合	89.5%	80.6%	79.2%	96.6%	100%	88.2%	92.7%

「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_000425.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)

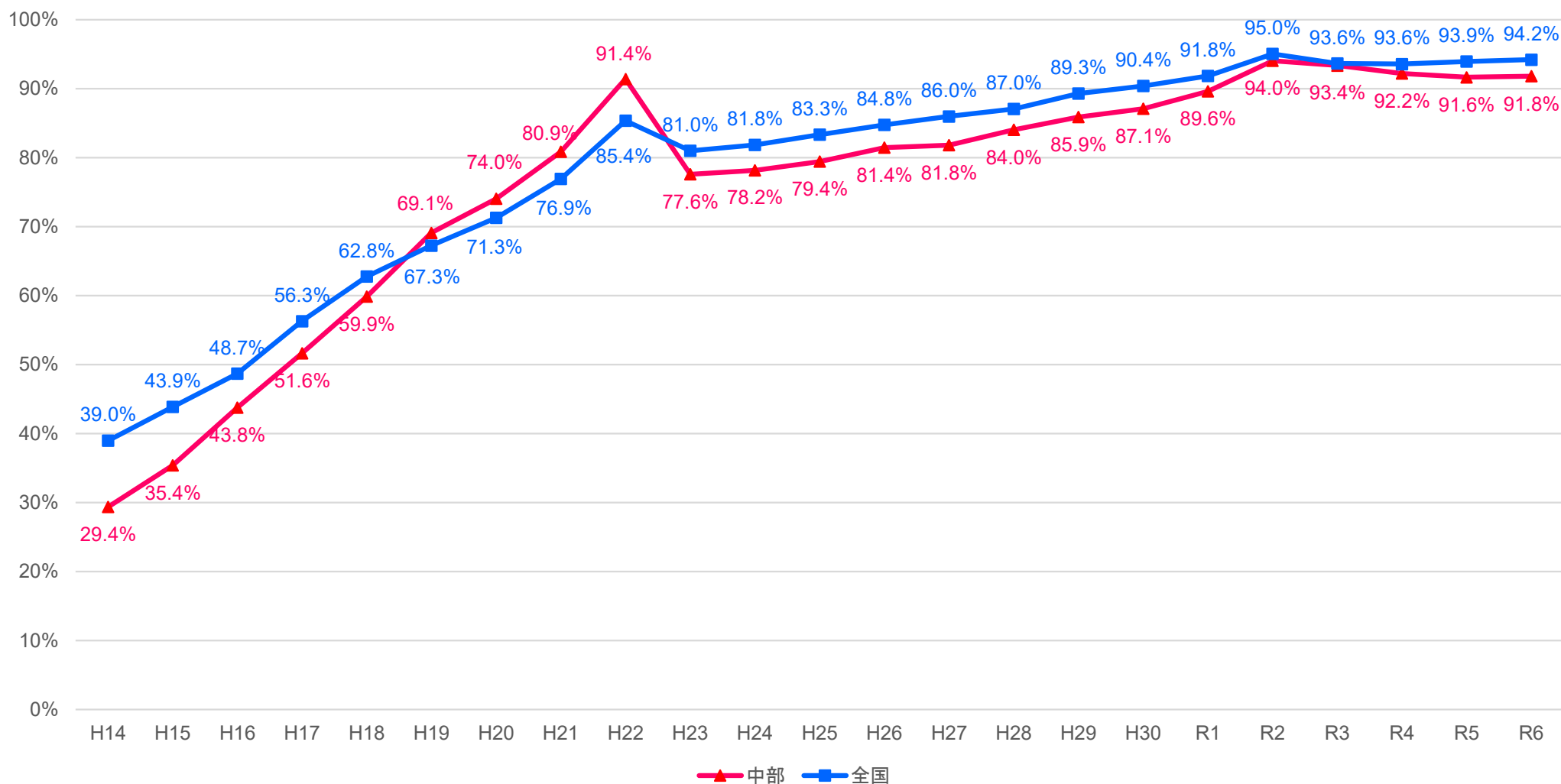
中部の鉄軌道駅のバリアフリー化の推移（1 / 4）



国土

資料1

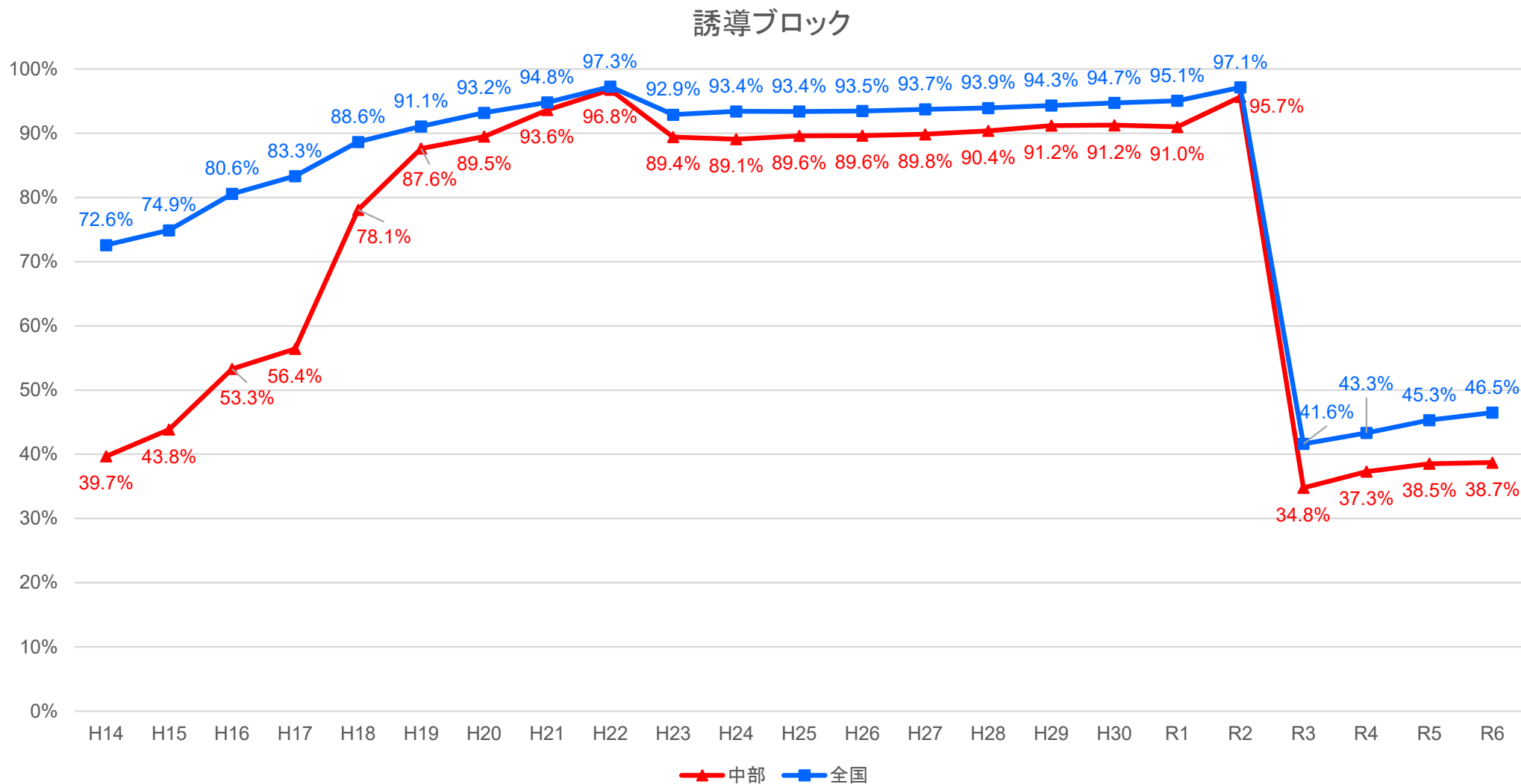
段差解消



※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。

中部の鉄軌道駅のバリアフリー化の推移（2 / 4）



※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。

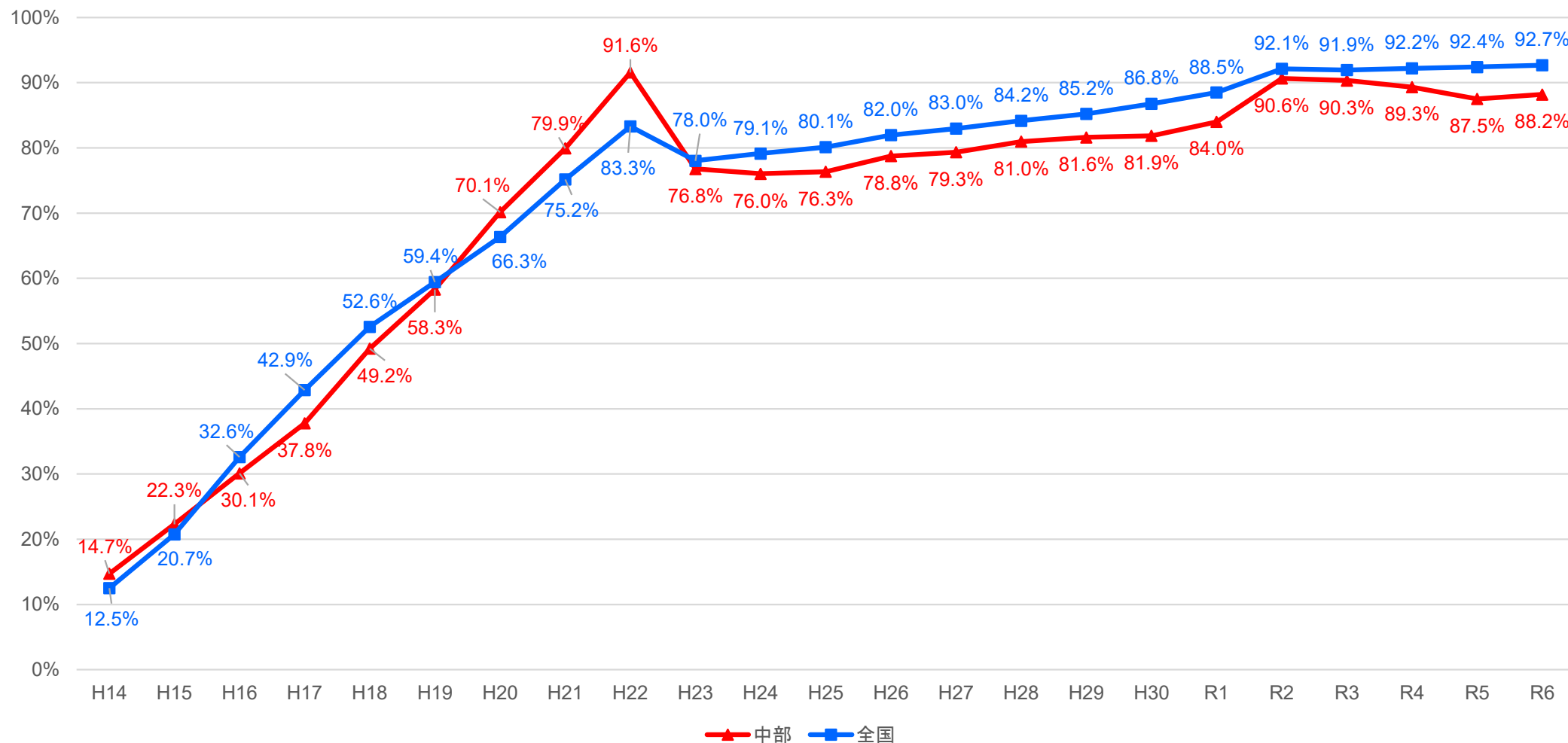
中部の鉄軌道駅のバリアフリー化の推移（3 / 4）



国土

資料1

障害者用トイレ



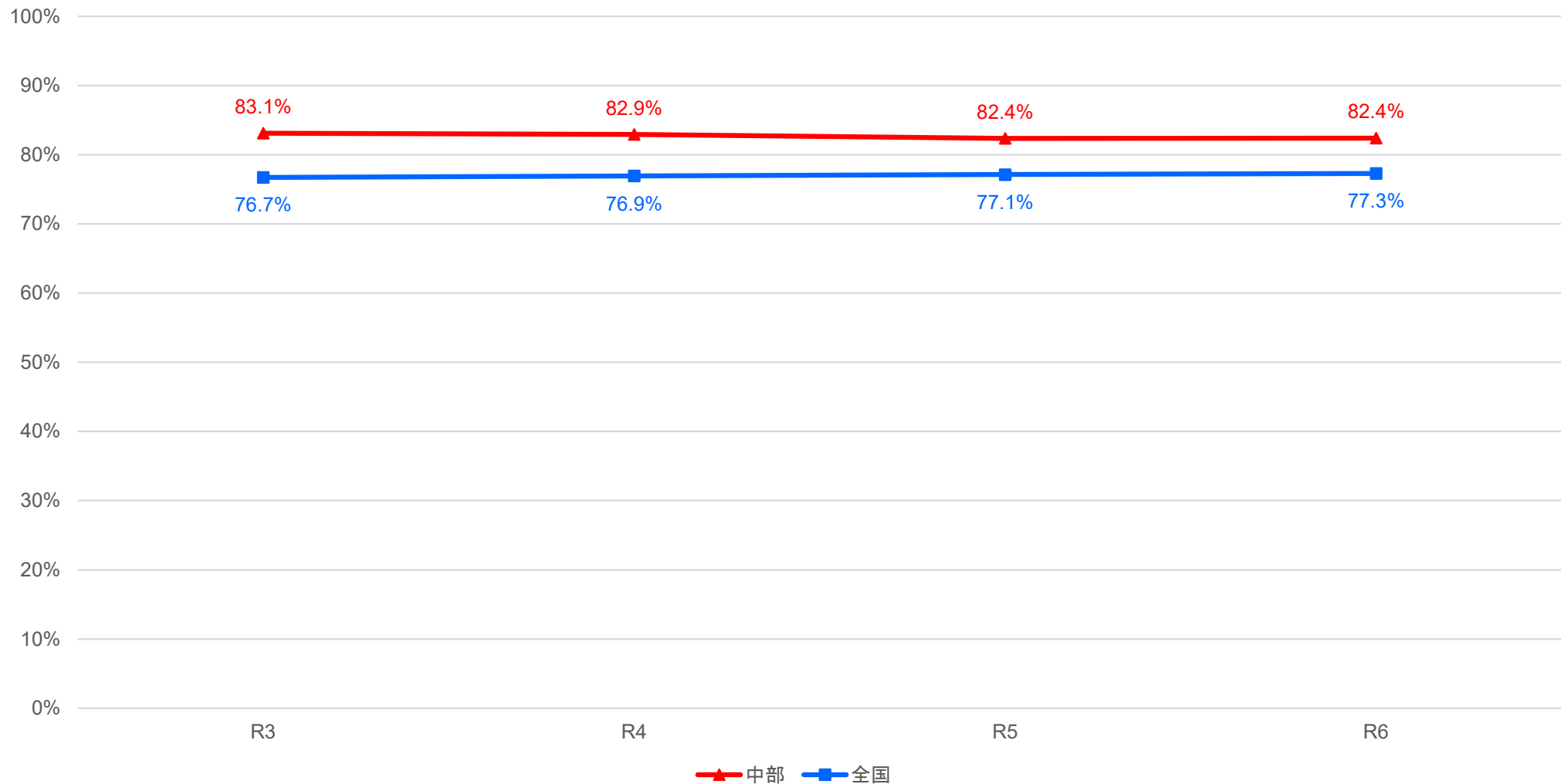
※平成22年度までは旧基本方針に基づき1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設、23年度以降は改訂後の基本方針（平成23年4月1日施行）に基づき、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設の整備状況を示している。

※ 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。

中部の鉄軌道駅のバリアフリー化の推移（４／４）

案内設備

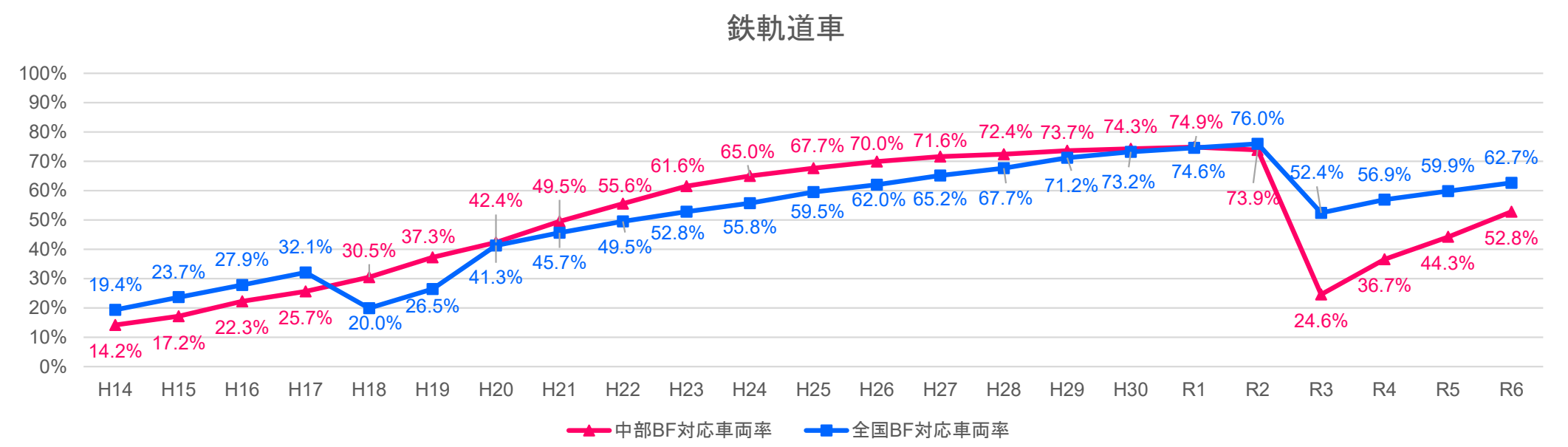


※平成22年度までは旧基本方針に基づき1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設、23年度以降は改訂後の基本方針(平成23年4月1日施行)に基づき、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設の整備状況を示している。

※ 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。

鉄軌道車両については、総車両数約52,000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。

（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	5,314	256	54	76	96	5,796	51,722
基準適合車両	2,934	42	9	27	51	3,063	32,430
総数に対する割合	55.2%	16.4%	16.7%	35.5%	53.1%	52.8%	62.7%



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(100%)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。

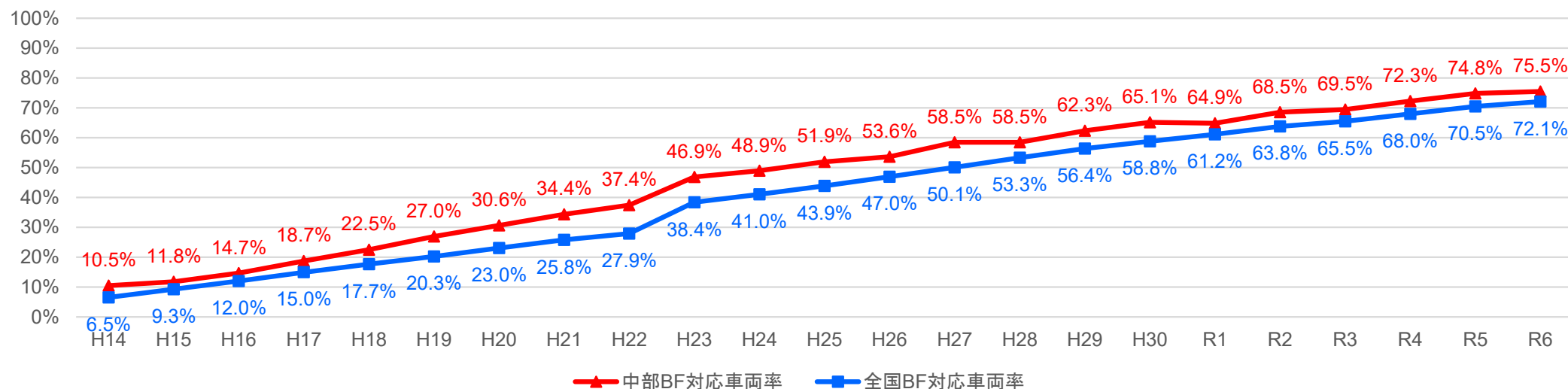
（目標値:100% ／2025年度末）	愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県	中部 合計	全国 合計
バスターミナル数	3	2	該当なし	該当なし	該当なし	5	45
（うちトイレ設置施設数）	3	2	-	-	-	5	38
段差の解消施設数	3	2	-	-	-	5	42
割合	100%	100%	-	-	-	100%	93.3%
視覚障害者誘導用ブロック施設数	3	2	-	-	-	5	41
割合	100%	100%	-	-	-	100%	91.1%
案内設備	3	1	-	-	-	4	34
割合	100%	50%	-	-	-	80%	75.6%
障害者トイレの設置施設数	3	1	-	-	-	4	27
うちトイレ設置ターミナル数に対する割合	100%	50%	-	-	-	80%	71.1%

中部のノンステップバスのバリアフリー状況（県別）及び推移

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7割強の導入状況。県別に見ると、愛知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	1,936	1,207	492	551	216	4,402	44,735
ノンステップバス車両数	1,721	882	237	312	170	3,322	32,237
割合	88.9%	73.1%	48.2%	56.6%	78.7%	75.5%	72.1%

ノンステップバス



※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。

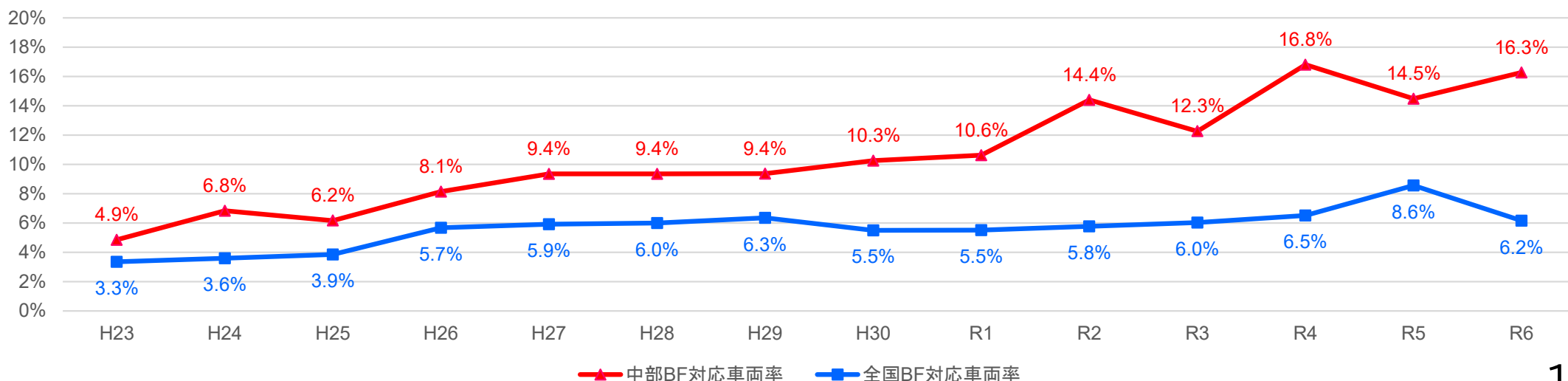
リフト付きバス等の導入状況（地域別）

リフト付きバス等については、適用除外認定車両（空港等アクセスバスに代表される、床下収納スペースを確保するために低床化が困難、などの理由で移動等円滑化基準の適用除外認定をされた車両）のうち約25%が目標のところ、全国では6.2%の導入状況。

中部については、愛知県、三重県、福井県が全国平均以上。

（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	230	125	117	164	34	670	9,788
リフト付きバス等車両数	47	7	1	38	16	109	602
割合	20.4%	5.6%	0.9%	23.2%	47.1%	16.3%	6.2%

スロープ・リフト付バス



福祉タクシー

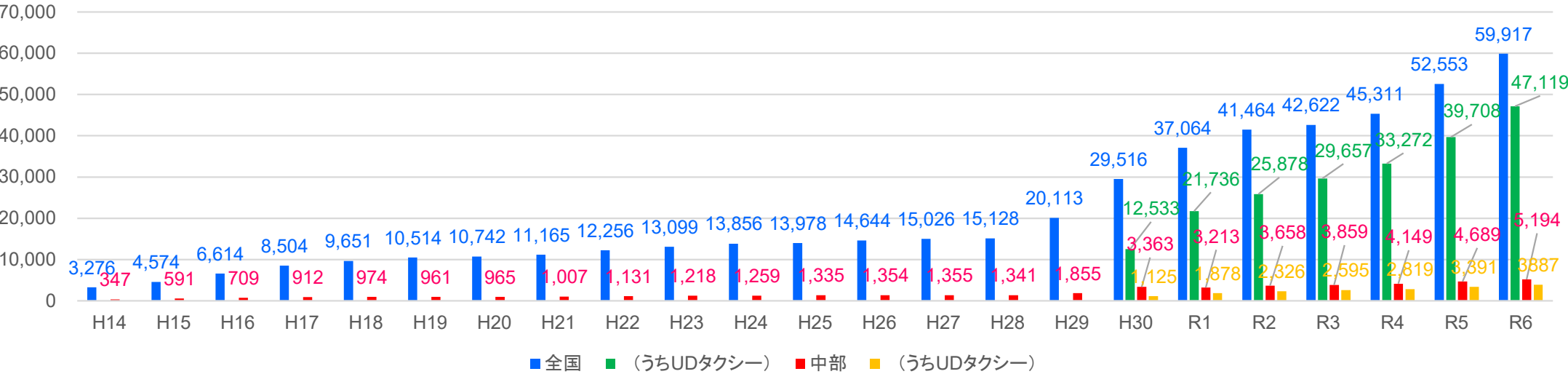
中部の福祉タクシーの導入状況（県別）

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
福祉タクシー	3,118	1,080	405	439	152	5,194	59,917
うちUDタクシー	2,516	812	285	168	106	3,887	47,119

福祉タクシー



全国のUDタクシーの導入状況

【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	8,870	1,897	21.4%
青森	2,110	248	11.8%
岩手	1,818	79	4.3%
宮城	3,284	393	12.0%
秋田	1,006	83	8.3%
山形	1,123	123	11.0%
福島	2,081	302	14.5%
茨城	2,403	152	6.3%
栃木	1,631	210	12.9%
群馬	1,374	109	7.9%
埼玉	5,330	1,403	26.3%
千葉	5,572	1,881	33.8%
東京	30,264	21,596	71.4%
神奈川	9,404	2,808	29.9%
山梨	828	113	13.6%
新潟	2,318	289	12.5%
富山	723	157	21.7%
石川	1,567	272	17.4%
長野	2,187	195	8.9%
福井	800	106	13.3%
岐阜	1,559	285	18.3%
静岡	4,301	812	18.9%
愛知	6,905	2,516	36.4%
三重	1,085	168	15.5%

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	1,070	105	9.8%
京都	5,638	1,013	18.0%
大阪	14,340	3,544	24.7%
兵庫	6,240	1,078	17.3%
奈良	954	95	10.0%
和歌山	1,240	136	11.0%
鳥取	534	193	36.1%
島根	940	56	6.0%
岡山	2,508	242	9.6%
広島	4,761	561	11.8%
山口	1,982	63	3.2%
徳島	906	15	1.7%
香川	1,358	90	6.6%
愛媛	1,733	117	6.8%
高知	993	99	10.0%
福岡	8,365	1,764	21.1%
佐賀	922	132	14.3%
長崎	2,229	153	6.9%
熊本	2,564	110	4.3%
大分	1,856	340	18.3%
宮崎	1,717	131	7.6%
鹿児島	2,660	156	5.9%
沖縄	3,375	729	21.6%
合計	167,428	47,119	28.1%

※ 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。

旅客船

中部の旅客船ターミナルのバリアフリー状況（県別）

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(100%)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。中部は愛知県の師崎港のみ該当。

（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	1	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	1	17
うちトイレ設置施設数	1	-	-	-	-	1	17
段差解消施設数	0	-	-	-	-	0	16
総施設数に対する割合	0%	-	-	-	-	0%	94.1%
視覚障害者誘導用 ブロック施設数	0	-	-	-	-	0	14
総施設数に対する割合	0%	-	-	-	-	0%	82.4%
障害者トイレの設置 施設数	0	-	-	-	-	0	13
うちトイレ設置施設数に 対する割合	0%	-	-	-	-	0%	76.5%

中部の旅客船のバリアフリー状況（県別）及び推移

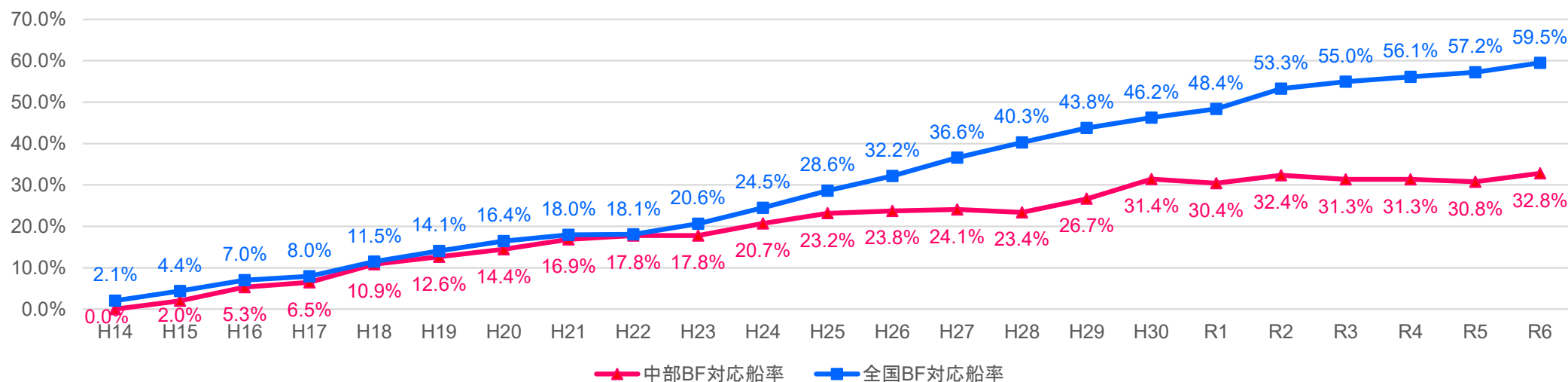


国土交通省 資料1

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	17	15	4	27	1	64	662
基準適合船舶	11	1	1	8	0	21	394
総数に対する割合	64.7%	6.7%	25.0%	29.6%	0%	32.8%	59.5%

旅客船



※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

中部の航空旅客ターミナルのバリアフリー状況（県別）



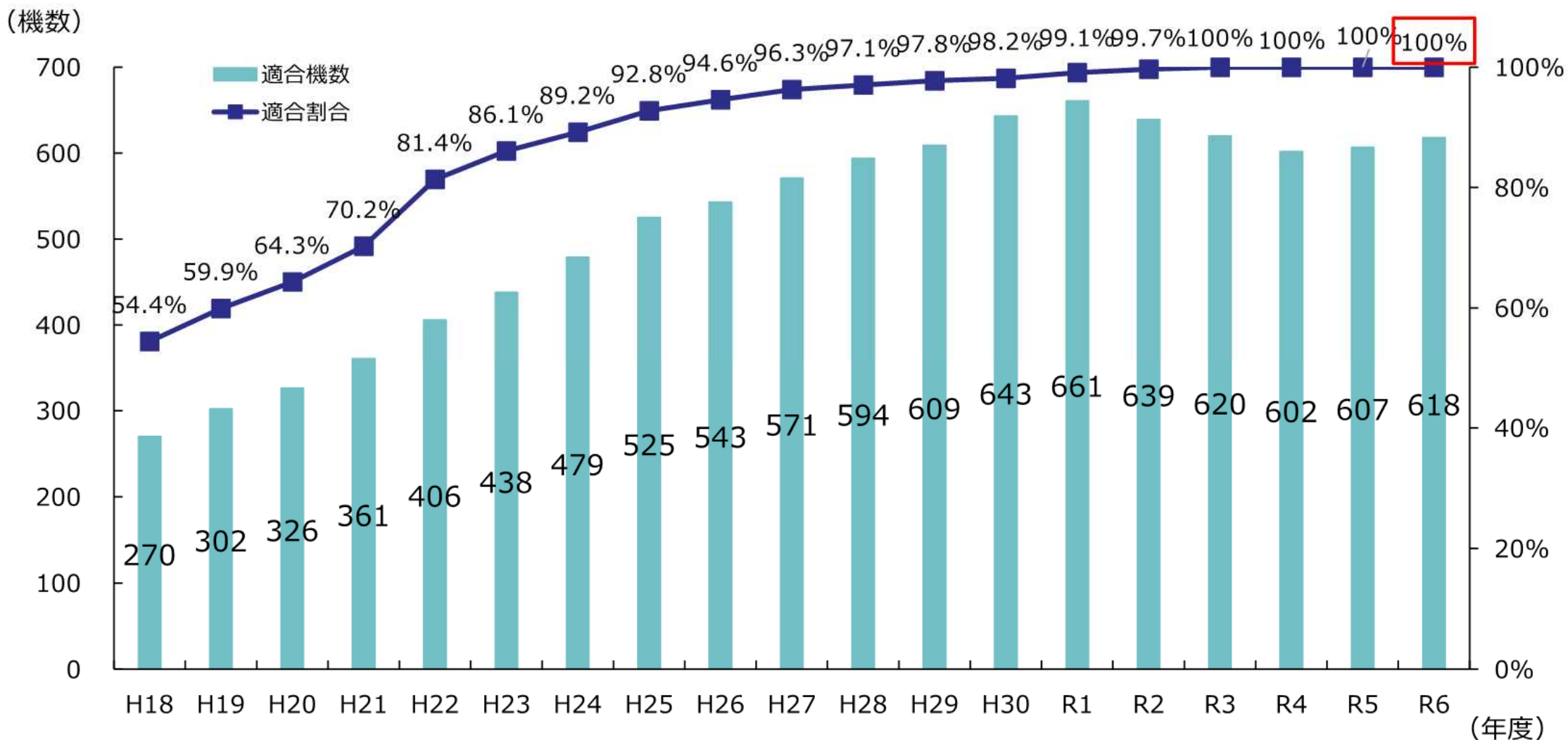
国土交通省 資料1

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(100%)**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、中部においては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	3	該当なし	該当なし	該当なし	該当なし	3	45
（うちトイレ設置 ターミナル数）	3	—	—	—	—	3	45
段差の解消数(施設数)	3	—	—	—	—	3	44
総施設数に対する割合	100%	—	—	—	—	100%	97.8%
視覚障害者 誘導用ブロック(施設数)	3	—	—	—	—	3	44
総施設数に対する割合	100%	—	—	—	—	100%	97.8%
障害者トイレの 設置施設数	3	—	—	—	—	3	44
うちトイレ設置ターミナル数に対する割合	100%	—	—	—	—	100%	97.8%

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(100%)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。



(公共交通移動等円滑化実績等報告による)

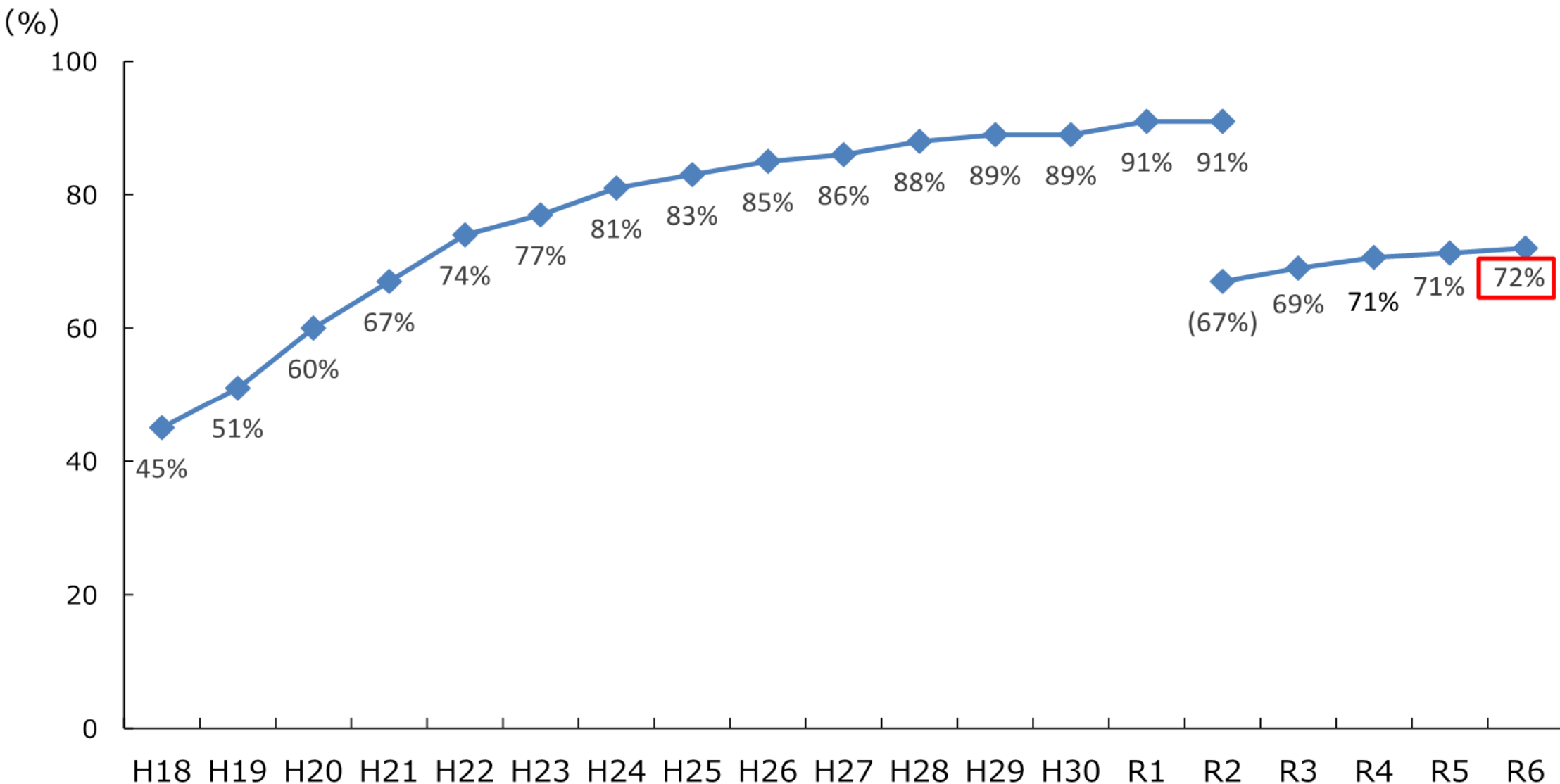
道 路

※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)

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（移動等円滑化基本構想を定める際に各市町村が指定した、建築物や道路などのバリアフリー化を重点的に進めるべき地区）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6年度末までに約72%が実施済みとなった。



※特定道路は令和元年度に約2,400km追加指定され、全体約4,450kmとなったことから、令和2年度については併記している。

特定道路のバリアフリー状況（地域別）

重点整備地区（移動等円滑化基本構想を定める際に各市町村が指定した、建築物や道路などのバリアフリー化を重点的に進めるべき地区）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：令和7年度約70%）

（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)	265.4	135.7	1041.2	84.8	351.4
割合	92%	86%	61%	93%	86%

（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)	784	140	65.5	319.4	25	3212.4
割合	71%	79%	80%	79%	87%	72%

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	531	249	171	152	94	1,197	9,565
	基準適合の数	390	183	64	93	57	787	6,161
	割合	73.4%	73.5%	37.4%	61.2%	60.6%	65.7%	64.4%

（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	306	178	129	99	57	769	6,112
	基準適合の数	155	108	67	63	39	432	3,463
	割合	50.7%	60.7%	51.9%	63.6%	68.4%	56.2%	56.7%

（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	494	240	165	133	93	1,125	9,076
	基準適合の数	319	173	96	81	58	727	5,845
	割合	64.6%	72.1%	58.2%	60.9%	62.4%	64.6%	64.4%

路外駐車場

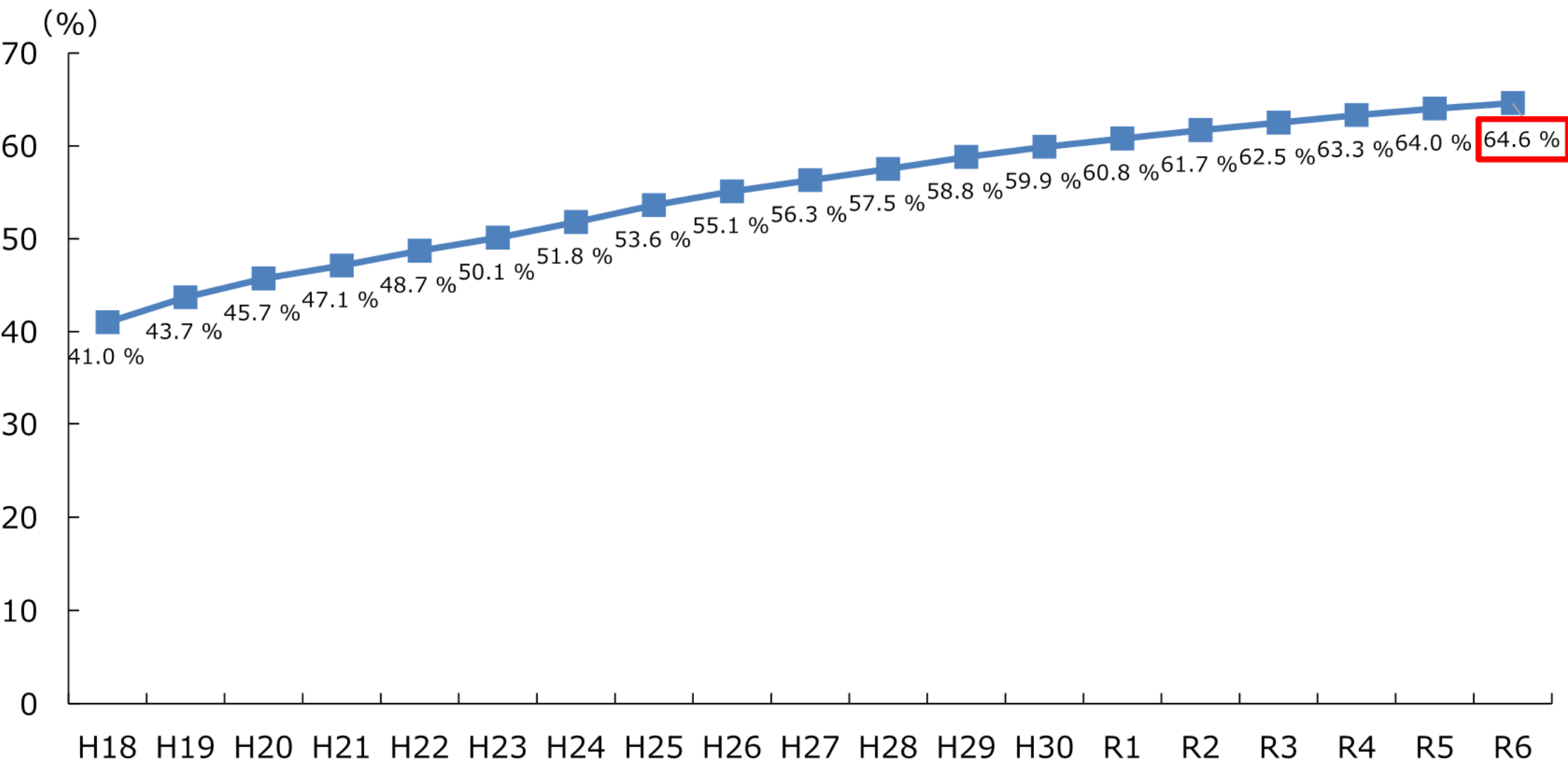
特定路外駐車場（道路の付属物や公園施設等に付属する駐車場を除き、駐車面積が500平方メートル以上で、かつ料金を徴収する路外駐車場）の約75%について、令和7年度までに移動等円滑化を実施することとされており、着実に導入が進められた結果、中部では平均78%において実施済み。県別では、愛知県・岐阜県の進捗率が高い。

（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
路外駐車場	総数[箇所]	172	103	44	51	21	391	3,089
	基準適合の数 [箇所]	150	70	37	36	14	307	2,393
	割合	87.2%	68.0%	84.1%	70.6%	66.7%	78.5%	77.5%

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6年度末までに約65%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)

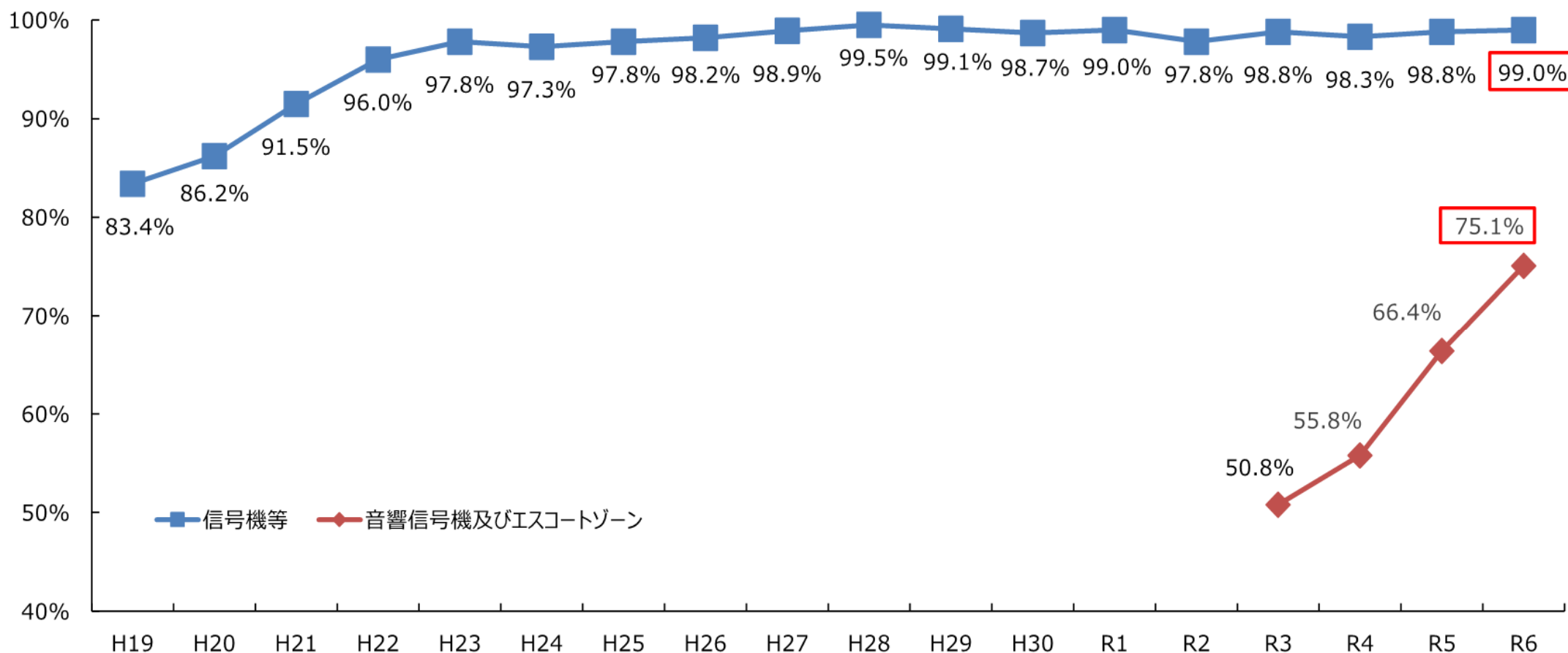
中国(鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県)

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（移動等円滑化基本構想を定める際に各市町村が指定した、建築物や道路などのバリアフリー化を重点的に進めるべき地区）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（100％）の当該道路において、音響信号機、高齢者等感应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6年度末までに99.0％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6年度末までに75.1％が実施された。



重点整備地区（移動等円滑化基本構想を定める際に各市町村が指定した、建築物や道路などのバリアフリー化を重点的に進めるべき地区）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年度原則100%）

※令和6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
92.3%	98.3%	97.6%	99.8%	99.7%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
99.9%	99.9%	100%	99.8%	99.0%

愛知県	静岡県	岐阜県	三重県	福井県
98.8%	100%	100%	99.4%	100%

《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一2(7)）

重点整備地区(移動等円滑化基本構想を定める際に各市町村が指定した、建築物や道路などのバリアフリー化を重点的に進めるべき地区)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おいて、原則として全て(100%)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6年度末までに75.1%が実施された。

地域別に見ると、東京都、中部、中国において進捗率が高く、中部運輸局管内では、愛知県、静岡県、三重県、福井県の進捗率が高い。

※令和6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
—	63.0%	83.2%	57.9%	91.3%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
79.4%	84.8%	62.6%	76.6%	75.1%

	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	100%	100%	88.9%	100%	100%
音響機能付加信号機の設置率	100%	100%	88.9%	100%	100%
エスコートゾーンの設置率	100%	100%	88.9%	100%	100%