

バリアフリーの主な取り組みに係る参考資料

バリアフリープロモーター名簿 (関東:1/2)

氏 名	所 属 先	分野等	活動等
はせがわ まゆみ	宇都宮大学共同教育学部	学識者	・教員更新免許講習にて関東運輸局主催のバリアフリー教室を開催（平成22年度～令和3年度） ・日本福祉のまちづくり学会(副会長) ・杉並区福祉有償運送運営協議会会長、豊島区福祉有償運送運営協議会会長、栃木県障害者自立支援協議会会長、栃木県発達障害者支援地域協議会副会長
長谷川 万由美	教育人間科学系教育分野教授	ソフト系	
おおもり のぶあき	宇都宮大学地域デザイン科学部	学識者	・宇都宮大学学生に対しバリアフリー教室を開催 ・国際交通安全学会IATSS Forumにてアジア・アフリカからの研修生に対しバリアフリー講義・演習を担当。 ・日本福祉のまちづくり学会理事、日本都市計画学会 常務理事 ・国土交通省移動等円滑化評価会議関東分科会副分科会長 ・国土交通省子育てにやさしい移動に関する協議会構成員 ・栃木県ひとにやさしいまちづくり推進協議会会長 ・バリアフリー基本構想策定関連会議の会長（足立区）、副会長（台東区） ・地域公共交通会議会長（台東区、荒川区）、副会長（中央区） ・福祉有償運送運営協議会会長（東京10区、埼玉県北足立北部地区）など
大森 宣暁	社会基盤デザイン学科 教授	ハード系	
すぎやま まさはる	NPO法人 東京都自閉症協会	NPO	・日本自閉症協会東京都支部 幹事（2002～2008年） ・社団法人日本自閉症協会 理事（2006～2008年） ・NPO法人東京都自閉症協会 理事（2009年～） ・NPO法人東京都自閉症協会 副理事長（2010～2020年） ・NPO法人東京都自閉症協会 理事長（2021年～）
杉山 雅治	理事長		
とくだ よしひで	帝京平成大学健康メディカル学部	学識者	・千葉県建築物ユニバーサルデザイン推進検討委員会委員（2003年4月～2005年3月） ・松戸市介護保険運営協議会委員（2014年4月から2016年3月） ・中野区ユニバーサルデザイン推進審議会副会長（2016年8月～2017年1月） ・中野区ユニバーサルデザイン推進審議会会長（2022年12月～2023年6月） ・市民団体「バリアフリーまつど市民会議」の活動の一環として、一般市民のバリアフリー啓蒙活動のイベントに参加 ・中野区有識者等による評価・点検のしくみのあり方検討委員会委員（2024年4月～2025年3月）中野区有施設のユニバーサルデザインに関する評価・点検のしくみのあり方を検討。
徳田 良英	理学療法学科 教授		
みつなが るい	さいたま市都市局都心整備部都心整備課	自治体	・学校、一般団体の障がい者疑似体験やバリアフリー見学・案内 ・疑似体験等のマニュアルを必要に応じて改正、ボランティアのスキルアップとして研修の実施 ・バリアフリー親子体験会：障がい者疑似体験（車いす・白杖体験）
満永 留衣	さいたま新都心ふれあいプラザボランティアマネージャー	さいたま市	
ながの ひろかず	高崎経済大学地域政策学部	学識者	・国土交通大学校 専門研修 バリアフリー基礎研修講師 2015年～ ・国交省総政局 バリアフリーマップ作成ガイドライン検討委員会 委員 2019年度 ・国交省総政局 バリアフリー基本構想策定支援ガイドライン検討委員会 委員 2018年度 ・国交省総政局 教育啓発特定事業策定ガイドライン検討委員会 委員（2021年度） ・福島市地域公共交通活性化協議会 委員 及び バリアフリーマスタープラン策定部会 委員 2020年～ ・福島市 バリアフリー基本構想分科会 会長（2022年度～現在） ・調布市地域公共交通活性化協議会 委員 2020年～ 他 ・元 荒川区役所職員（基本構想策定を担当）2018年度まで ・日本福祉のまちづくり学会 市民参加のデザイン特別研究委員会 委員長（2021年3月～現在） ・日本福祉のまちづくり学会 地域福祉モビリティのデザイン特別研究委員会 委員（2019年4月～現在） ・安中市磯部温泉地区バリアフリー基本構想の策定協議会 会長 ・福島市公共サインガイドラインの策定分科会 会長 ・国交省総政局 バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会まちづくり部会 委員
長野 博一	地域政策学科准教授	ハード系 ソフト系	

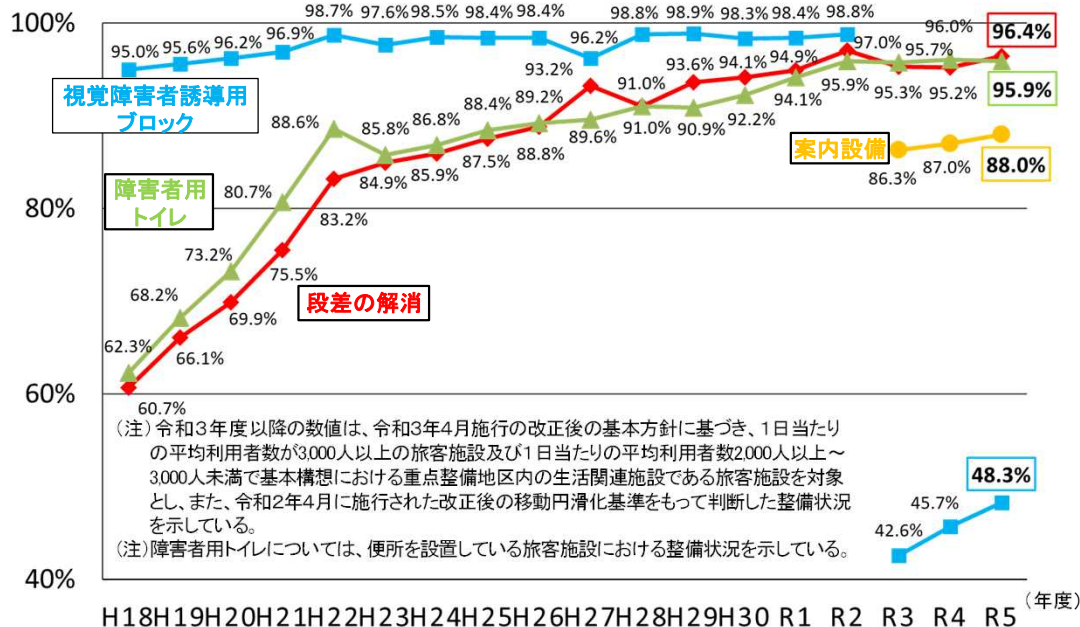
バリアフリープロモーター名簿 (関東:2/2)

氏 名	所 属 先	分野等	活動等
かとう あつし	NPO法人日本トイレ研究所	NPO	・横浜市市内中学校1年生（60名）を対象にバリアフリー教室「トイレマナーを考える」を実施（2019年12月） ・東急電鉄・二子玉川駅構内のトイレ調査の実施（2019年11月） ・車椅子利用者や視覚障がい者等と一緒に「トイレさんぽ」（公共トイレの現地調査）の実施（2014、16～17年）
加藤 篤	代表理事	ソフト系	
にわ なお	中央大学研究開発機構	学識者	・国交省事業 公共交通事業者等における認知症の人への接遇ガイドライン作成のための検討会、交通事業者向け接遇ガイドライン作成等のための検討委員会、接遇研修プログラム作成等のための検討会議、知的・発達障害者等に対する公共交通機関の利用に関する検討会、公共交通事業者等における認知症の人への接遇ガイドライン作成のための検討会 ・国交省事業 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」にかかる委員会 ・国交省事業 観光庁 宿泊施設バリアフリー化促進事業 委員 ・国交省事業 鉄道におけるボランティアの手引き作成に向けての検討会議 委員 ・文部科学省 学校施設のバリアフリー化推進に関する調査研究協力者会議 ・東京都 都営交通の経営に関する有識者会議 ・東京都 浮間舟渡駅前広場バリアフリー化検討会 ・目黒区都市計画審議会 都市計画マスタープラン改定専門部会 ・藤沢市 生活・文化拠点再整備アーバンデザインガイドライン策定委員会 ・新宿区、調布市、北区、川口市、・目黒区、バリアフリー・UD・サイン関連の検討に関する各種委員会 ・成田空港：旅客ターミナル全般のユニバーサルデザインの検討分科会 ・東京空港国際線ターミナル全般のユニバーサルデザインの委員会
丹羽 菜生	機構准教授	ハード系 (建築系)	
いながき ともゆき	東京都市大学 建築都市デザイン学部 都市工学科	学識者	・国土交通省総合政策局 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会構成員 ・国土交通省道路局 道路のユニバーサルデザイン勉強会 メンバー ・国土交通省鉄道局 線路と平面交差する旅客用構内通路（いわゆる「構内踏切」）の移動等円滑化に関するWG 構成員 ・東京都政策企画局 パラスポーツの振興とバリアフリー推進に向けた懇談会 構成員 ・千代田区 地域福祉交通「風ぐるま」運行協議会 副会長 ・目黒区 地域公共交通会議 委員 ・世田谷区 ユニバーサルデザイン環境整備審議会 会長 ・世田谷区 ユニバーサルデザイン環境整備審議会第2部会 部会長 ・立川市 地域公共交通活性化協議会 副会長 ・立川市 市政アドバイザー（地域公共交通ワークショップにおけるコーディネーター） ・武蔵野市 バリアフリーネットワーク会議 会長 ・三鷹市 地域公共交通活性化協議会 委員 ・三鷹市 コミュニティ交通実証運行評価・検証検討会 委員 ・国分寺市 バリアフリー基本構想推進協議会 副会長 ・国分寺市 現庁舎用地複合施設バリアフリー識見者意見聴取 アドバイザー ・さいたま市 福祉のまちづくり推進協議会 委員 ・さいたま市 福祉のまちづくり推進協議会バリアフリー専門部会 会長 ・埼玉県南部地区福祉有償運送3市共同運営協議会（川口市・蕨市・戸田市）会長 ・成田国際空港株式会社 ユニバーサルデザイン分科会 委員 ・日本橋室町エリア 視覚障害者用歩行支援ツール実証実験 アドバイザー ・高度化PICS連携実証実験 アドバイザー ・振動トラフ実証実験 アドバイザー ・視覚障害者歩行者ナビゲーション共同開発 アドバイザー ・鉄道踏切、LRT軌道横断部における視覚障害者歩行実験評価 ・デマンド交通に関する住民意識調査
稲垣 具志	准教授	ハード系	

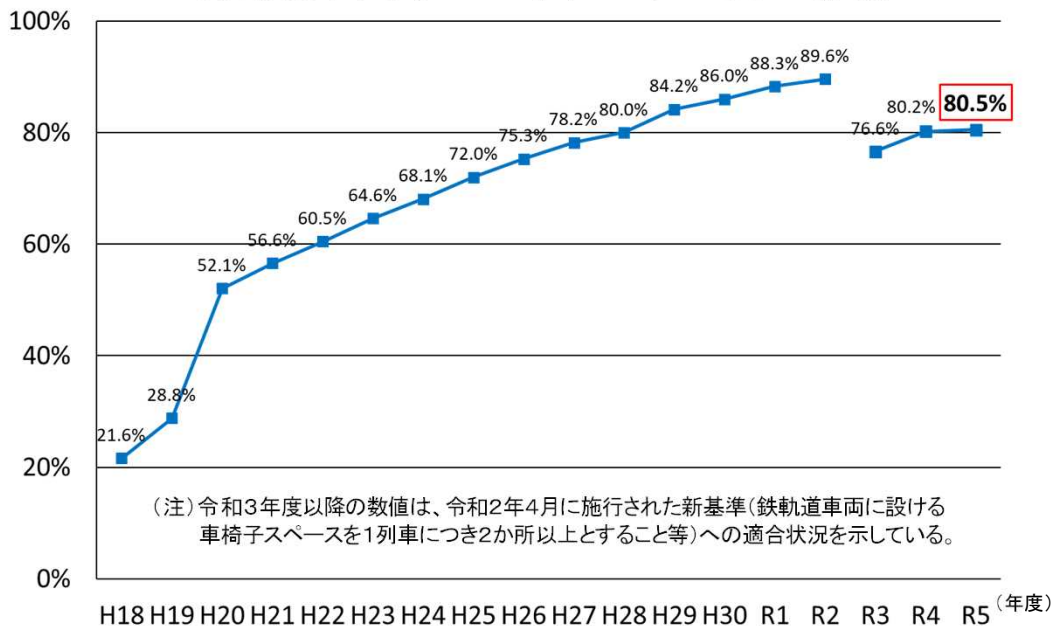
日時	主催	名称	場所	議事
R6.11.20	関東運輸局 山梨運輸支局	山梨運輸支局 バリアフリーネットワーク会議	やまなしプラザ オープンスクエア (山梨県庁防災新館1階) (対面開催)	講演: 山梨県福祉保健部障害福祉課 障害者差別解消推進員 渡辺良仁氏 「改正障害者差別解消法における合理的配慮について」 講演: 社会福祉法人山梨県障害者福祉協会 副理事長 山西 孝氏 「地域での支え合い(障害理解への第一歩)」 ・関東におけるバリアフリーの現状と関東運輸局の取組について ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組み ・意見交換
R6.11.29	関東運輸局 千葉運輸支局	千葉運輸支局 バリアフリーネットワーク会議	千葉県自治会館 (対面開催)	・講演: 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部 吉田 雅俊氏 「障害当事者参加型のバリアフリー研修ー交通サポートマネージャー研修ー」 ・関東におけるバリアフリーの現状と関東運輸局の取組について ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組み ・意見交換
R6.12.6	関東運輸局 東京運輸支局	東京運輸支局 バリアフリーネットワーク会議	品川区立総合区民会館 「きゅりあん」 7階イベントホール (対面開催)	・関東におけるバリアフリーの現状と関東運輸局の取組について ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組み ・東急電鉄のバリアフリーに関する取り組み ・品川区におけるバリアフリーに関する取り組み ・意見交換等
R6.12.9	関東運輸局 神奈川運輸支局	神奈川運輸支局 バリアフリーネットワーク会議	神奈川県トラック総合会館 7階大会議室 (対面開催)	講演: 東海大学 建築都市学部教授 梶田 佳孝氏 「ICTの活用とバリアフリーについて」 講演: 神奈川中央交通株式会社 お客様サービス担当課長 松本 大造氏 「ICTの活用とバリアフリーについて」 ・関東におけるバリアフリーの現状と関東運輸局の取組について ・関東地方整備局のバリアフリーの取り組み ・意見交換

関東における公共交通のバリアフリー化の推移

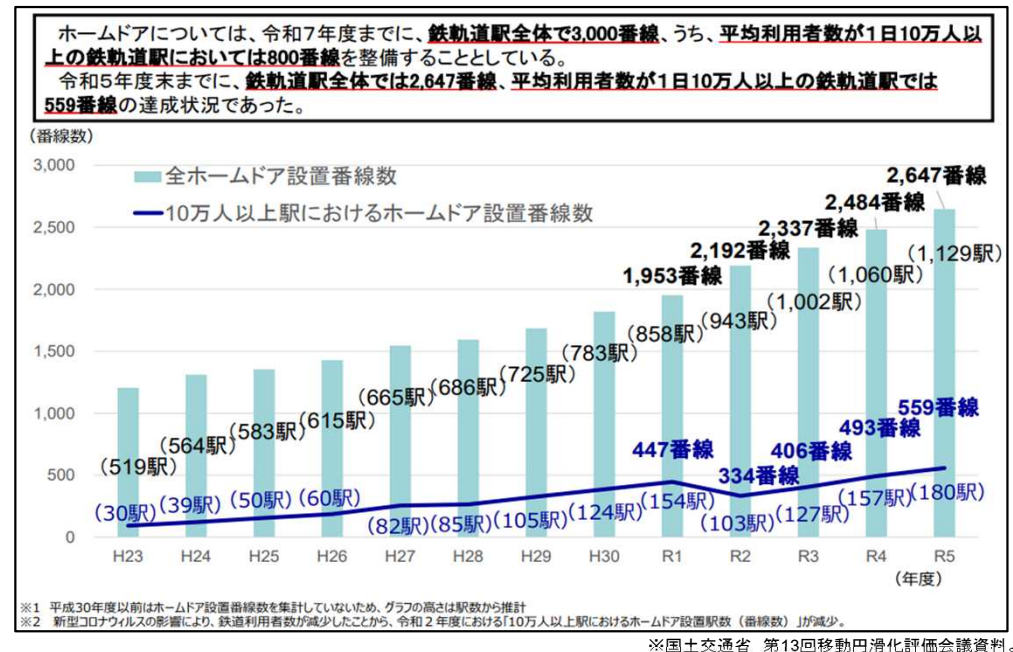
鉄軌道駅のバリアフリー化の推移



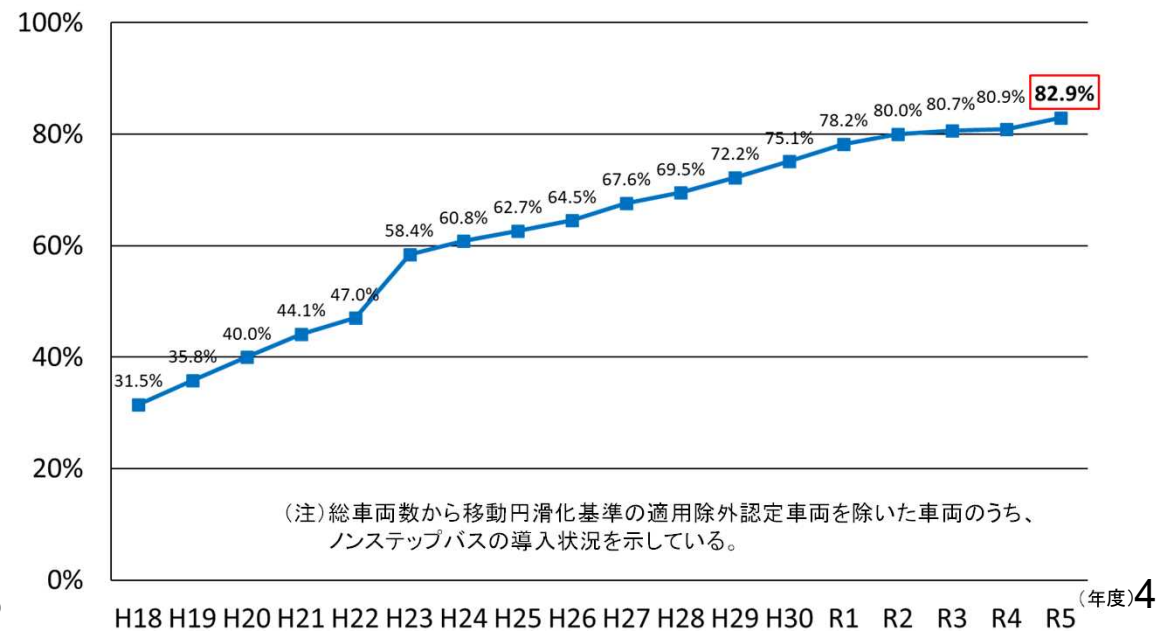
鉄軌道車両のバリアフリー化の推移



ホームドア設置駅数(番線数)の推移【参考(全国)】



ノンステップバスのバリアフリー化の推移



関東におけるホームドアの設置状況

管内 1 5 4 6 番線 6 3 7 駅に設置 (令和 5 年度末)

事業者名	設置番線数	設置駅数	事業者名	設置番線数	設置駅数
JR東日本	233	105	首都圏新都市交通	46	20
JR東海	13	3	東京臨海高速鉄道	10	5
東武鉄道	49	17	埼玉高速鉄道	15	7
西武鉄道	22	6	横浜高速鉄道	10	5
京成電鉄	16	4	東京モノレール	24	11
京王電鉄	33	11	多摩都市モノレール	38	19
小田急電鉄	32	10	舞浜リゾートライン	6	4
東急電鉄	173	67	ゆりかもめ	34	16
京浜急行電鉄	39	14	横浜シーサイドライン	30	14
相模鉄道	66	24	箱根登山鉄道	1	1
東京都交通局	238	107			
東京地下鉄	330	127			
横浜市交通局	88	40			
			令和 5 年度末合計	1546	637
			令和 4 年度末合計【参考】	1431	586

注1) 新幹線が乗り入れている在来線の駅であって、在来線の駅を管理する事業者が新幹線の駅も管理する場合、当該在来線の駅に新幹線の駅も含み、全体で1駅として計上している。新幹線の駅と在来線の駅を別々の事業者が管理する場合は、別駅として計上している。

注2) 2以上の事業者の路線が乗り入れる駅であって、事業者間の乗換改札口が設けられておらず、改札内で相互乗換えができる場合は、全ての事業者の駅を含めて全体で1駅として計上している。この場合、代表して1事業者に当該駅を計上している。

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・具体的なご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、取り組む

※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」を体现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

● 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(2023年度末)は下記のとおり。
(なお、参考値及び現状値については、小数第1位を四捨五入。)

2025年度末までの目標			2020年度末 (参考値)	2023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%	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45%	原則 100%	
		案内設備※3	約75%	約77%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%	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)	2,647番線 (559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60%※5※6	約70%※7	・ 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%	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86%	原則 100%	
		案内設備※3	約73%	約79%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約71%	約72%	原則 100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約71%※5	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9%※5	約25%	
		空港アクセスバス※8	約32%	約41%※5	約50%	
	貸切バス車両		1,066台	1,229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(全国:2023年度末) 2/3

2025年度末までの目標			2020年度末 (参考値)	2023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	41,464台	52,553台※5	約90,000台	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
			-	約9%※5※9 【別紙参照】	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	100%	約94%	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%	約82%	原則 100%	
		案内設備※3	約89%	約65%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約89%	約94%	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58%※5	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%	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%	約98%	原則 100%	
		案内設備※3	100%	約95%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	100%	100%	原則 100%	
	航空機		約99%	100%※5	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71%	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%	約64%※11	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%	約56%※11	約60%	
		便所	約62%	約63%※11	約70%	

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況(全国:2023年度末) 3/3

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2023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75%【P】	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64%	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98%	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56%	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	44自治体	約350自治体	(※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	309自治体	325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※10	約24%	約22%	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る人の割合※10	約82%	約81%	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 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。
- ※6 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。
- ※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(50%程度と想定)を踏まえて設定。
- ※8 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。
- ※9 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。
- ※10 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。
- ※11 2022年度末の値。

● 各都道府県におけるタクシー及びユニバーサルデザインタクシーの車両数並びに総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの割合は下記のとおり。(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	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	8,843	1,587	17.9%	滋賀	1,083	82	7.6%
青森	2,245	205	9.1%	京都	5,634	730	13.0%
岩手	1,941	72	3.7%	大阪	14,265	2,179	15.3%
宮城	3,478	293	8.4%	兵庫	6,200	824	13.3%
秋田	1,001	41	4.1%	奈良	956	75	7.8%
山形	1,140	99	8.7%	和歌山	1,274	112	8.8%
福島	2,126	254	11.9%	鳥取	535	179	33.5%
茨城	2,411	130	5.4%	島根	934	44	4.7%
栃木	1,626	185	11.4%	岡山	2,533	186	7.3%
群馬	1,373	84	6.1%	広島	4,844	451	9.3%
埼玉	5,294	1,230	23.2%	山口	2,045	57	2.8%
千葉	5,505	1,563	28.4%	徳島	912	10	1.1%
東京	29,938	19,530	65.2%	香川	1,361	62	4.6%
神奈川	9,494	2,141	22.6%	愛媛	1,809	88	4.9%
山梨	814	98	12.0%	高知	1,011	91	9.0%
新潟	2,379	231	9.7%	福岡	8,395	1,431	17.0%
富山	688	132	19.2%	佐賀	965	113	11.7%
石川	1,635	166	10.2%	長崎	2,228	139	6.2%
長野	2,216	157	7.1%	熊本	2,672	102	3.8%
福井	819	94	11.5%	大分	1,936	320	16.5%
岐阜	1,665	250	15.0%	宮崎	1,796	98	5.5%
静岡	4,301	687	16.0%	鹿児島	2,801	142	5.1%
愛知	7,203	2,228	30.9%	沖縄	3,453	604	17.5%
三重	1,059	132	12.5%	合計	168,836	39,708	23.5%

※ 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。