

## 「第 11 回移動等円滑化評価会議」報告

## 1. 概要

イ. 日時：2024(R6)年 3 月 29 日 14 時～16 時 ハイブリッド開催

ロ. 議事内容

- ① 移動等円滑化の進展状況について
- ② 移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況
- ③ 当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終とりまとめ案について
- ④ 国土交通省におけるバリアフリー関係の取組み事例について
- ⑤ その他

《配布資料》

資料 1	移動等円滑化評価会議 委員名簿
資料 2	移動等円滑化評価会議等の概要等
資料 3-1	基本方針に定める新たな移動等円滑化の目標達成状況
資料 3-2	ハード・ソフトの取組計画の公表状況
資料 4	移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況
資料 5	当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終取りまとめ案
資料 6	国土交通省におけるバリアフリー関係の取組事例について
参考資料	国土交通省等における最近の取組み

## 2. 移動等円滑化の進展状況について

## ■基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況(資料 3-1)

## ①第 3 次整備目標の達成状況(2022 年度末)からみた達成率の低い指標

・鉄軌道(3000 人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた 2000 人以上/日の鉄道駅におけるバリアフリー化率)・視覚障害者誘導用ブロック：現状値約 43% (2025 年度末目標原則 100%) (公共交通移動等円滑化基準第 9 条(2020 年 4 月施行)への適合をもって算定)

近畿 28.0% (VS. 北海道 96.9%、九州 70.4%)

・乗合バス車両・リフト付きバス(適用除外車両)：現状値約 7% (2025 年度末目標約 25%) (各車両への公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定)

近畿 6.6% (VS. 中部 16.8%、関東 11.4%)

・ユニバーサルデザインタクシーの割合(タクシー総車両数に対して)：現状値 19.2% (目標約 25%)

滋賀 6.6%、京都 10.3%、大阪 9.3%、兵庫 8.8%、奈良 5.7%、和歌山 6.7%

(VS. 東京 57.5%、鳥取 34.3%、愛知 24.9%、千葉 22.0%)

・基本構想等・移動等円滑化促進方針の作成：34 自治体(作成率 2.0%) (2025 年度末目標約 350 自治体、全市町村約 1740 の約 2 割)

近畿 6 (3.0%) (VS. 東北 7 (3.1%)、中国 3 (2.8%)、関東 9 (2.6%)

・基本構想等・移動等円滑化基本構想の作成：321 自治体(18.4%) (2025 年度末目標約 450 自治体、2000 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)

近畿 40.9% (VS. 関東 28.3%、中部 24.9%、中国 21.5%)

・「心のバリアフリー」の用語の認知度：約 21% (2025 年度末目標約 50%) (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)

## ②鉄軌道駅のバリアフリー化に関する今後の取組み

・鉄道駅バリアフリー料金制度の創設 (2021 年 12 月)：都市部では本料金制度 (2024 年 3 月末時点で 17 社より届出) によりバリアフリー化の推進

・地方部における支援措置の重点化 (2022 年度より)：市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅のバリアフリー設備の整備について、補助率を 1/3 から最大 1/2 に拡大)

## 3. 当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終取りまとめ案 (資料 5) より

○最終取りまとめ案の検討の経緯 (目次、位置づけ、今後の検討) および検討 (93~95 頁)

○鉄道事業者に対する実態調査 (96 頁)

○現地視察を通じた事例等の収集 (97~100 頁)

・近畿分科会の視察：JR 大阪駅うめきたエリア、2024 年 1 月 15 日

・現地視察により得られた主な意見 (100 頁)

○各課題の優先順位と対応の方向性 (案) (103 頁)

## 4. 国土交通省におけるバリアフリー関係の取組み事例について (資料 6) より

○「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」について (135~136 頁)

○電動車椅子利用者の航空機における搭乗手続き等の時間短縮に向けた取組み (148~150 頁)

### ①航空会社の取組

○国内定期航空保安協議会での検討【国内線運行航空会社 12 社】

・企画調整部会及び危険物部会 (2024 年 3 月 25 日) において、各社共通の取扱いとして、タグ等によりチェックイン時にバッテリーをチェックしたことが確認できた電動車椅子に係る保安検査場でのバッテリーチェックを省略することを提案

○電動車椅子のバッテリー等の仕様を簡素に確認できる方法の確立【ANA/JAL 共同】

・ANA 及び JAL の HP に、電動車椅子メーカーの HP (電動車椅子の仕様等の頁) へのリンク一覧を掲載→バッテリー等の仕様を簡素に確認できる

### ②近畿分科会からの要望・意見の反映

・要望書：移動等円滑化評価会議近畿分科会会長三星昭宏 (近畿大学名誉教授) から国土交通省総合政策局バリアフリー政策課長あてに (令和 4 年 3 月 28 日付)

・上記、空港の保安検査等の要望書に関する意見交換会 (2023 年 6 月 12 日)

### 【委員からの主な意見】

① 乗合バス車両のうちリフト付きバス (適用除外車両) の 2025 年度末整備目標約 25%に対して、2022 年度末では約 7% であり、前年度より 1 ポイントしか上がっていない。高速バスが主に対象となるが、導入を積極的に進めてほしい。

② 基本構想、マスタープランの作成が遅れている。そろそろ義務化して作成の推進をはかったらどうか。

③ 都市部でのバリアフリー料金の導入、地方部でのバリアフリー整備の補助率の拡大など、

バリアフリーに関する財政面の支援がちょっと強化されている状況になっているので、基本構想、マスタープランを、特に地方の鉄道駅を中心に、積極的に鉄道事業者と地方自治体が連携してやっていくような取組を加速していただきたい。

- ④ 心のバリアフリーの理解を一般人だけでなく、交通事業者にも広めていただきたい。
- ⑤ 心のバリアフリーという言葉って何という人が多い。この言葉でいいのかどうか、検討していただきたい。
- ⑥ ハード面というよりはソフト面の充実が必要な発達障害の特性上からいくと、周りの方たちの助け、サポートというのがやっぱり充実していくことが活動・参加につながっていくので、ソフト面の充実をさらに進めていただきたい。
- ⑦ バス停でのバス車両からの案内、バス路線、バス時刻表などの表示などについての情報バリアフリーについても考えていく必要がある。聴覚障害者にわかるように工夫していただきたい。特に、バス車両側から案内されてもわからないので。
- ⑧ 電動キックボードや自転車は聴覚障害者の歩行にとって脅威である。何とか安全に歩行できるよう考えられないか。
- ⑨ 民間事業者の合理的配慮の義務化に伴い、合理的配慮について交通バリアフリーの評価に組み込むことを考えたかどうか。
- ⑩ 災害時の移動困難者の避難行動のバリアフリー化は重要な課題。
- ⑪ 増加する無人駅に対して障害者は多くの不安を持っている。モニタリングなどして問題点を洗い出し、対策について考える必要がある。

(詳しくは、国交省のホームページの議事録をみていただきたい)

## 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

## **<総論>**

- **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**
- **基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要**

## **<各論>**

- **旅客施設**
- **車両等**
- **道路**
- **都市公園**
- **路外駐車場**
- **建築物**
- **信号機等**
- **移動等円滑化促進方針・基本構想**
- **心のバリアフリー**

## <総論>

- 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
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

# 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<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（2022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)	2022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%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約38%	約43%	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)	2,484番線 (493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57%※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%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
		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77%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約71%	約71%	原則 100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約68%※5	約80%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
		リフト付きバス（適用除外車両）	約6%	約7%※5	約25%	
空港アクセスバス※8		約32%	約40%※5	約50%		
貸切バス車両		1,066台	1,157台	約2,100台		

2025年度末までの目標			2020年度末 (参考値)	2022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19%※5※9 【別紙参照】	約25%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
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93%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	約67%	原則 100%	
		案内設備※3	約89%	約53%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約89%	約85%	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56%※5	約60%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	
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%	約93%	原則 100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
		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93%	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%	- ※10	約70%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
		駐車場	約55%	- ※10	約60%	
		便所	約62%	- ※10	約70%	

2025年度末までの目標		2020年度末 (参考値)	2022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72%	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%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
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	34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	321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※11	約24%	約21%	約50%	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	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※11	約82%	約82%	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 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 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。  
 ※10 2022年度末の現状値については、集計中のため「-」としている。  
 ※11 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（2022年度末）【別紙】

● 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	9,359	1,368	14.6%	滋賀	1,085	72	6.6%
青森	2,337	174	7.4%	京都	5,843	604	10.3%
岩手	1,995	62	3.1%	大阪	14,509	1,351	9.3%
宮城	3,547	216	6.1%	兵庫	6,386	562	8.8%
秋田	1,052	40	3.8%	奈良	989	56	5.7%
山形	1,196	87	7.3%	和歌山	1,296	87	6.7%
福島	2,094	186	8.9%	鳥取	565	194	34.3%
茨城	2,510	97	3.9%	島根	970	37	3.8%
栃木	1,654	157	9.5%	岡山	2,744	151	5.5%
群馬	1,412	76	5.4%	広島	4,956	352	7.1%
埼玉	5,610	1,021	18.2%	山口	2,157	50	2.3%
千葉	5,587	1,230	22.0%	徳島	922	9	1.0%
東京	30,138	17,322	57.5%	香川	1,385	38	2.7%
神奈川	9,577	1,681	17.6%	愛媛	1,853	66	3.6%
山梨	812	66	8.1%	高知	1,022	61	6.0%
新潟	2,425	183	7.5%	福岡	8,651	1,131	13.1%
富山	764	110	14.4%	佐賀	983	89	9.1%
石川	1,650	130	7.9%	長崎	2,299	135	5.9%
長野	2,268	137	6.0%	熊本	2,801	109	3.9%
福井	840	87	10.4%	大分	1,945	279	14.3%
岐阜	1,698	182	10.7%	宮崎	1,837	69	3.8%
静岡	4,385	596	13.6%	鹿児島	2,884	132	4.6%
愛知	7,471	1,857	24.9%	沖縄	3,467	476	13.7%
三重	1,111	97	8.7%	合計	173,041	33,272	19.2%

※ 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。

## <総論>

- 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
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

### ● 旅客施設

### ● 車両等

### ● 道路

### ● 都市公園

### ● 路外駐車場

### ● 建築物

### ● 信号機等

### ● 移動等円滑化促進方針・基本構想

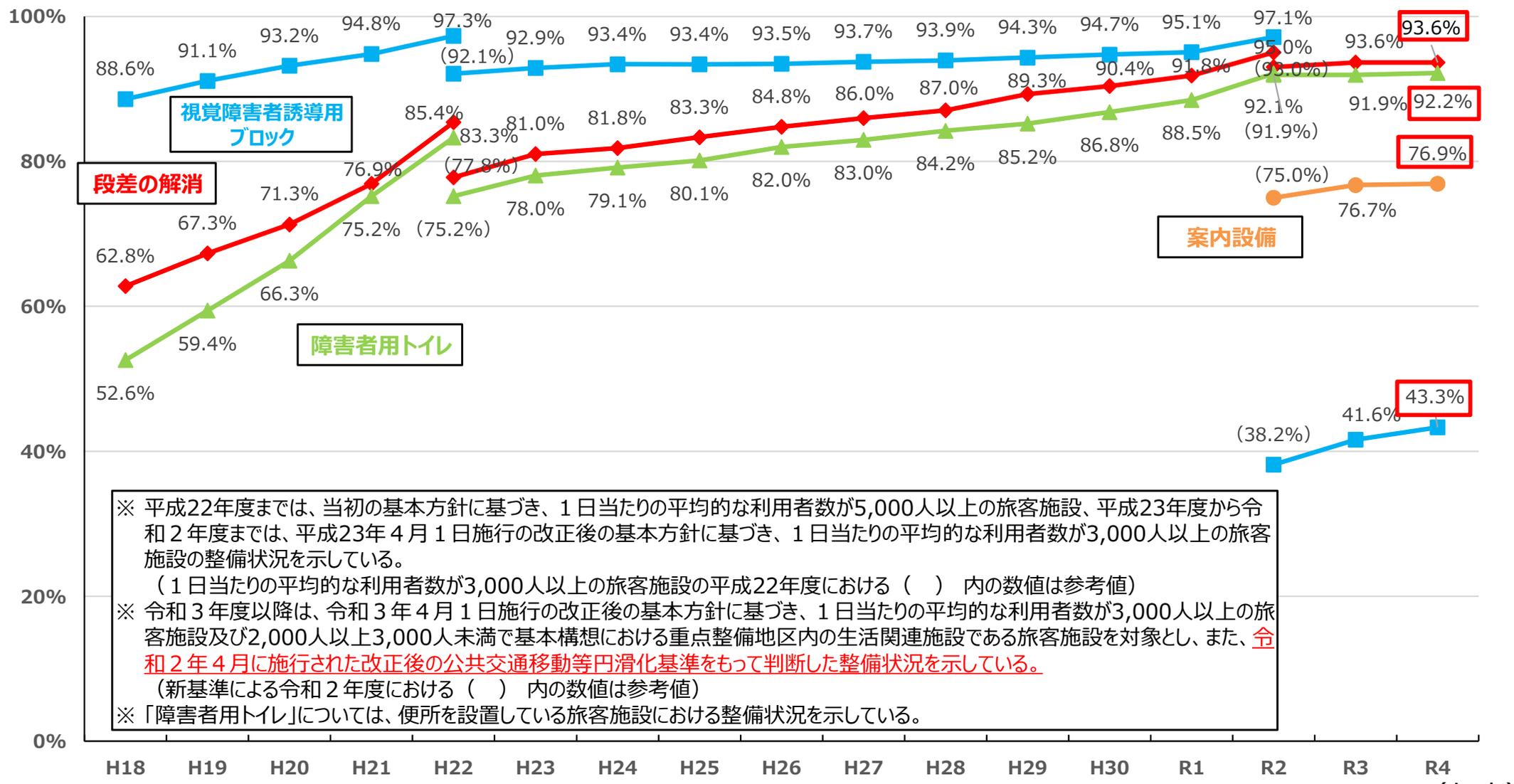
### ● 心のバリアフリー

※地域については地方運輸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)
- 北陸信越 (新潟県、長野県、富山県、石川県)
- 中部 (静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、福井県)
- 近畿 (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)

# 鉄軌道駅のバリアフリー化の推移（全国）

平均利用者が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こととしている。令和4年度末までに、段差の解消については約94%、障害者用トイレについては約92%、案内設備については約77%、視覚障害者誘導用ブロックについては約43%の達成率であった。



※ 平成22年度までは、当初の基本方針に基づき、1日当たりの平均的な利用者が5,000人以上の旅客施設、平成23年度から令和2年度までは、平成23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が3,000人以上の旅客施設の整備状況を示している。  
 （1日当たりの平均的な利用者が3,000人以上の旅客施設の平成22年度における（ ）内の数値は参考値）  
 ※ 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。  
 （新基準による令和2年度における（ ）内の数値は参考値）  
 ※ 「障害者用トイレ」については、便所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。

# 鉄軌道駅のバリアフリー状況(地域別)

(目標値：100%/2025年度末)	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総施設数	96	106	67	1,517	410	889	125	22	213	15	3,460
(うちトイレ設置駅数)	87	100	61	1,462	375	861	84	18	186	15	3,249
段差の解消(駅数)	87	99	53	1,444	378	845	108	19	189	15	3,237
総施設数に対する割合	90.6%	93.4%	79.1%	95.2%	92.2%	95.1%	86.4%	86.4%	88.7%	100.0%	93.6%
視覚障害者誘導用ブロック(駅数)	93	46	32	693	153	249	70	11	150	2	1,499
総施設数に対する割合	96.9%	43.4%	47.8%	45.7%	37.3%	28.0%	56.0%	50.0%	70.4%	13.3%	43.3%
案内設備	95	40	25	1,320	340	655	47	9	116	15	2,662
総施設数に対する割合	99.0%	37.7%	37.3%	87.0%	82.9%	73.7%	37.6%	40.9%	54.5%	100.0%	76.9%
障害者トイレの設置(駅数)	84	95	49	1,403	335	802	54	17	142	15	2,996
うちトイレ設置駅数に対する割合	96.6%	95.0%	80.3%	96.0%	89.3%	93.1%	64.3%	94.4%	76.3%	100.0%	92.2%

※バリアフリー化率が全国平均より高い地域を赤塗り、低い地域を青塗りとする(以下、同じ)

# 鉄軌道駅のバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 令和3年度以降の実績値は、令和3年4月1日に施行された改正後の基本方針に基づき、旅客施設の範囲を拡大し、かつ、バリアフリー水準の底上げのために平成30年10月1日に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準を適用したものである。  
※ 新基準による令和2年度における（ ）内の数値は参考値
- 令和4年度の各項目の実績値は、新型コロナウイルス感染症に対する行動制限の緩和等により、旅客施設の利用者数が増加し、集計対象となる総施設数が前年度より増加した影響を受け、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。
- 特に、視覚障害者誘導用ブロックについては、ブロック形状のJIS規格への統一により、令和3年度以降の整備状況は、令和2年度までの整備目標に対する整備状況に比べて大きく減少しているが、令和3年度から令和4年度までは約2%増加している。
- 障害者用トイレ及び案内設備については、微増しており、段差の解消については、令和3年度から令和4年度まで横ばいであったが、整備状況は93%を超えている。
- 鉄軌道駅のバリアフリー化の割合は、基本方針や公共交通移動等円滑化基準の改正による変動はあるものの概ね順調に推移しているが、これまでの状況を考慮すると令和7年度まで(目標年度)に目標値は達成しない見込みである。
- 原因として、今後改修工事等が予定されている旅客施設もあるが、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在しているためである。

## 今後の取組

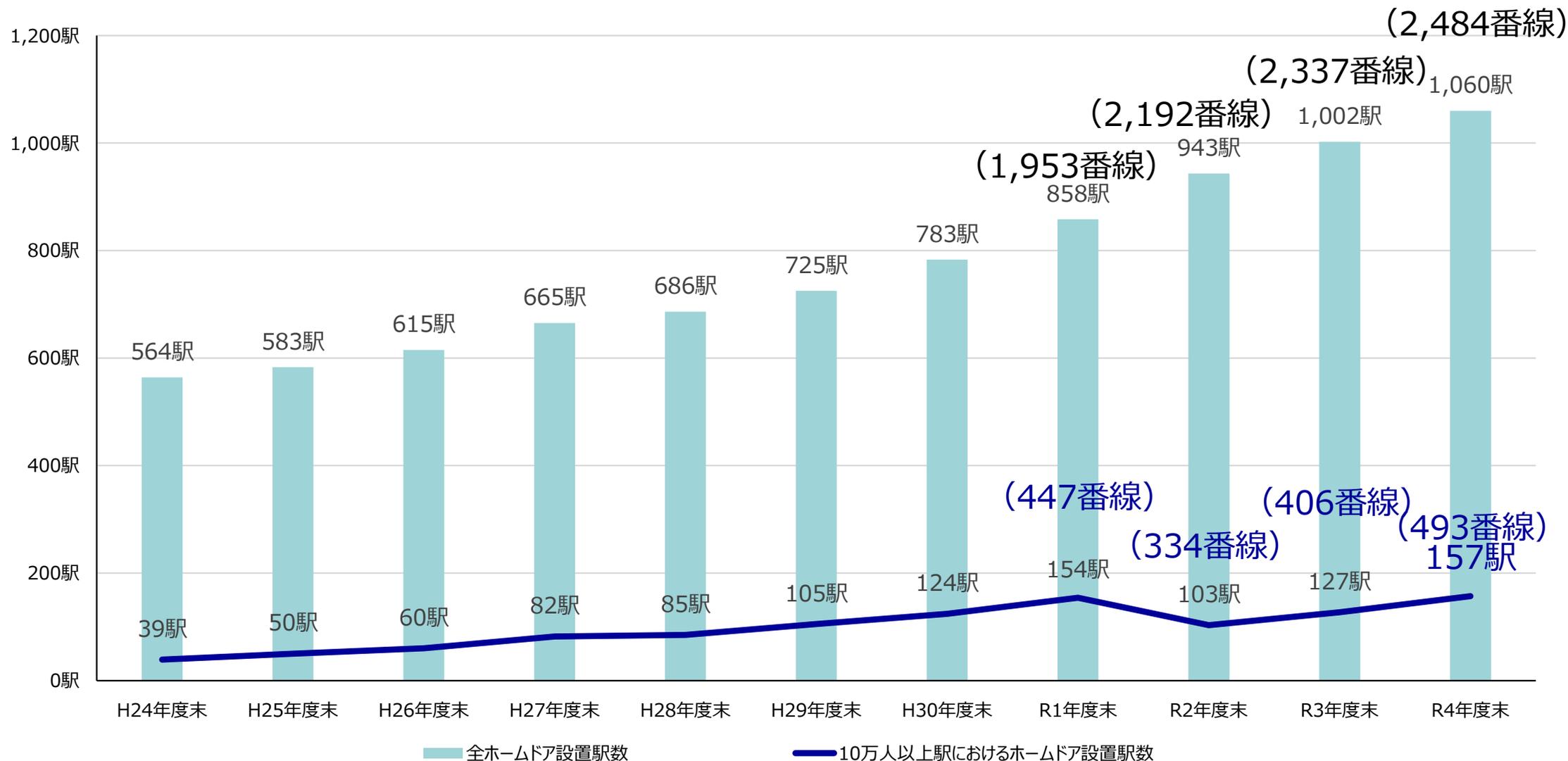
- ✓ 令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設するとともに、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー設備の整備について、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充した。都市部では本料金制度（令和6年3月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄軌道駅のバリアフリー化を加速していく。

【鉄道駅におけるバリアフリー化の推進に関する予算（R6年度予算案）】

- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額138.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
- ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額21.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・地域公共交通確保維持改善事業：総合政策局予算額214.0億円の内数（補助率：1/3）
- ・地域における受入環境整備促進事業：観光庁予算額13.7億円の内数（補助率：1/3）
- ・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額5.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

# ホームドア設置駅数（番線数）の推移

ホームドアのバリアフリー化については、令和7年度までに、鉄軌道駅全体で3,000番線について移動等円滑化を実施することとしており、そのうち、平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅においては800番線を整備することとしている。令和4年度末までに、鉄軌道駅全体では2,484番線、平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅では493番線の達成率であった。



※1 新型コロナウイルスの影響により、鉄道利用者数が減少したことから、令和2年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数（番線数）」が減少。  
 ※2 ホームドア設置番線数については令和元年度より集計。

# ホームドア設置駅数（番線数）の推移に係る分析

## 現状の分析

- 令和3年度以降の実績値は、バリアフリー法に基づく基本方針により、転落及び接触事故の発生状況、ホームをはじめとする鉄軌道駅の構造・利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、鉄軌道駅全体で3,000番線、うち1日当たりの平均利用者数が10万人以上の鉄軌道駅で800番線を整備するという目標への達成状況を記載したものである。  
※ 令和元年度及び令和2年度における番線数の数値は参考値
- ホームドアの整備番線数は、前年度より鉄軌道駅全体で147番線整備されており、ホームドア整備が順調に進んでいる。
- 平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備番線数は、前年度より87番線増加しており、新型コロナウイルスの影響がなかった令和元年度を上回った。
- 鉄軌道駅全体のホームドアの整備番線数は、概ね順調に推移しており、番線数での集計をしている令和元年度からの推移を考慮すると目標年度の令和7年度までに目標値は達成できる見込みである。
- 一方、平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備番線数は、新型コロナウイルスの影響により鉄道利用者数が減少しており、10万人以上の鉄軌道駅数が令和元年度285駅から令和4年度212駅に減少しているため、目標達成は難しい状況である。

## 今後の取組

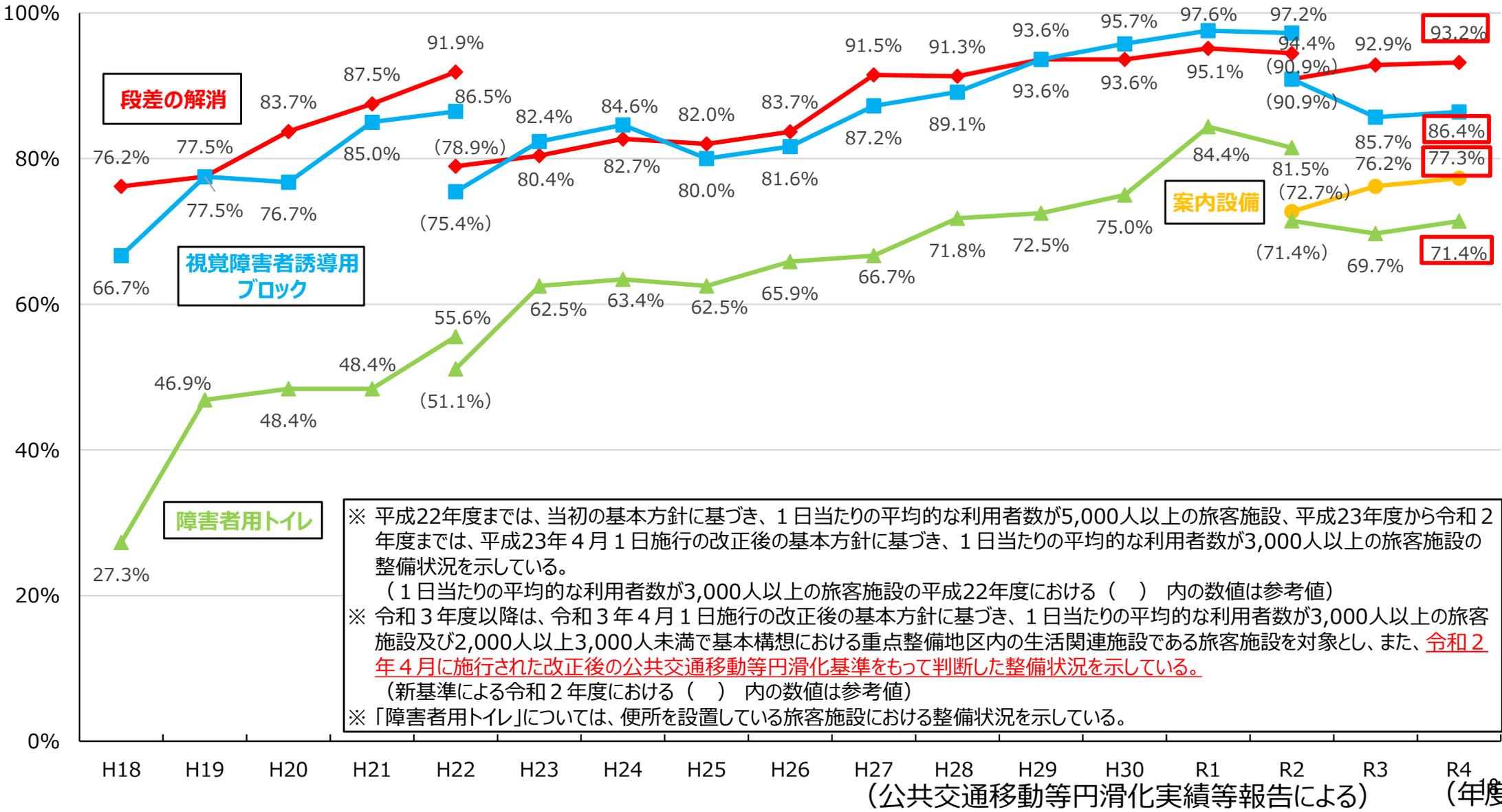
- ✓ 令和3年12月、新たに鉄道駅バリアフリー料金制度を創設するとともに、令和4年度より、地方部における支援措置の重点化として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のホームドア整備について、補助率を最大1/3から最大1/2に拡充した。都市部では本料金制度（令和6年3月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄軌道駅のホームドア整備を加速していく。

【ホームドアの更なる整備促進に関する予算（R6年度予算案）】

- ・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額138.6億円の内数（補助率：補助対象建設費の35%）
- ・鉄道駅総合改善事業費補助：予算額21.0億円の内数（補助率：1/3又は1/2）
- ・鉄道施設総合安全対策事業費補助：予算額45.1億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

# バスターミナルのバリアフリー化の推移（全国）

平均利用者が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こととしている。令和4年度末までに、段差の解消については約93%、障害者用トイレについては約71%、案内設備については約77%、視覚障害者誘導用ブロックについては約86%の達成率であった。



※ 平成22年度までは、当初の基本方針に基づき、1日当たりの平均的な利用者が5,000人以上の旅客施設、平成23年度から令和2年度までは、平成23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が3,000人以上の旅客施設の整備状況を示している。  
 （1日当たりの平均的な利用者が3,000人以上の旅客施設の平成22年度における（ ）内の数値は参考値）  
 ※ 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。  
 （新基準による令和2年度における（ ）内の数値は参考値）  
 ※ 「障害者用トイレ」については、便所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。

# バスターミナルのバリアフリー状況(地域別)

(目標値：約100%／2025年度末)	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
バスターミナル数	14	-	3	6	4	3	1	-	12	1	44
(うちトイレ設置ターミナル数)	11	-	2	2	4	2	1	-	12	1	35
段差の解消(施設数)	12	-	3	6	4	3	1	-	11	1	41
割合	85.7%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	91.7%	100.0%	93.2%
視覚障害者誘導用ブロック(施設数)	12	-	3	5	4	2	1	-	10	1	38
割合	85.7%	-	100.0%	83.3%	100.0%	66.7%	100.0%	-	83.3%	100.0%	86.4%
案内設備(施設数)	8	-	-	6	4	3	1	-	11	1	34
割合	57.1%	-	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	91.7%	100.0%	77.3%
障害者トイレの設置(施設数)	4	-	2	1	4	2	1	-	10	1	25
割合	36.4%	-	100.0%	50.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	83.3%	100.0%	71.4%

# バスターミナルのバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 令和2年度以降の実績値は、地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進のために令和3年4月1日に施行された改正後の基本方針に基づき、旅客施設の範囲を拡大し、かつ、バリアフリー水準の底上げのために平成30年10月1日に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準を適用したものである。
- 各指標の状況は以下のとおり。
  - 段差解消 : 令和3年度から令和4年度にかけて**0.3%増加**
  - 視覚障害者誘導ブロック : 令和3年度から令和4年度にかけて**0.7%増加**
  - 案内設備 : 令和3年度から令和4年度にかけて**1.1%増加**
  - 障害者用トイレ : 令和3年度から令和4年度にかけて**1.7%増加**
- 令和4年度の各項目の実績値は、新型コロナウイルス感染症に対する行動制限の緩和等により、旅客施設の利用者数が増加し、集計対象となる総施設数が前年度より増加した影響を受け、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。
- バスターミナルのバリアフリー化の割合は、基本方針や公共交通移動等円滑化基準の改正による変動はあるものの**概ね順調に推移しているが、令和7年度まで(目標年度)に目標値は達成しない見込み**である。
- **その原因として、今後改修工事等が予定されている旅客施設もあるが、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在しているためである。**

## 今後の取組

- ✓ **新型コロナウイルスの影響により減少していたバスターミナルの利用者が現在少しずつ回復傾向**であることから、**各種支援制度の活用を事業者に促し**、目標達成に向けてバスターミナルのバリアフリー化の推進を図る。

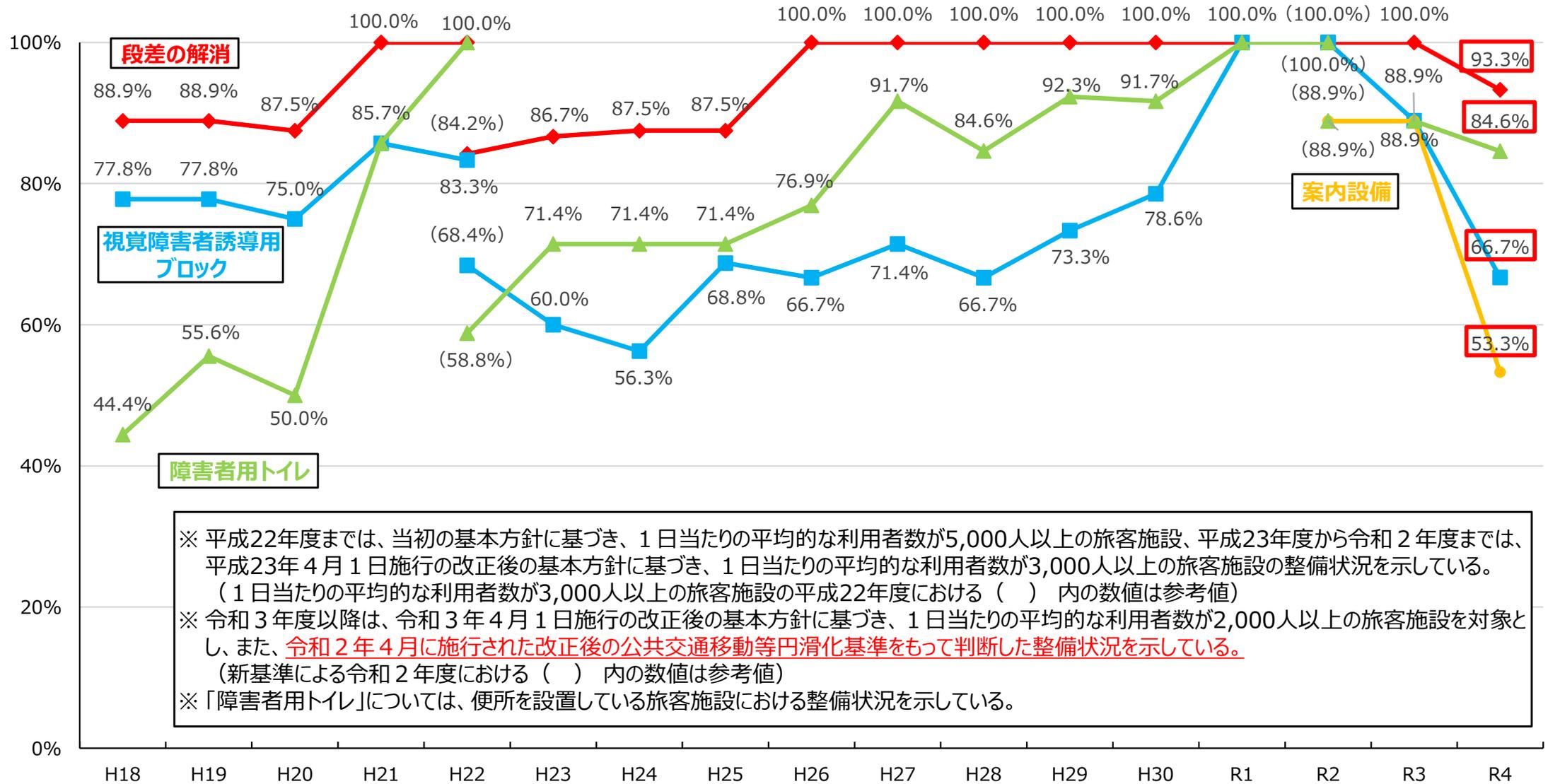
【バスターミナルのバリアフリー化に関する予算（R6年度予算案）】

- ・地域公共交通確保維持改善事業：208億円（補助率：1/3）
- ・地域における受入環境整備促進事業：13億円（補助率：1/3）

※そのほか、地域公共交通関係の令和5年度補正予算558億円の内数も活用

# 旅客船ターミナルのバリアフリー化の推移 (全国)

平均利用者数が2,000人/日以上の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こととしている。令和4年度末までに、段差の解消については約93%、視覚障害者誘導用ブロックについては約67%、案内設備については約53%、障害者用トイレについては約85%で実施済み。



※ 平成22年度までは、当初の基本方針に基づき、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、平成23年度から令和2年度までは、平成23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人以上の旅客施設の整備状況を示している。  
 (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平成22年度における ( ) 内の数値は参考値)  
 ※ 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2,000人以上の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。  
 (新基準による令和2年度における ( ) 内の数値は参考値)  
 ※ 「障害者用トイレ」については、便所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。

# 旅客船ターミナルのバリアフリー状況(地域別)

(目標値：約100%/ 2025年度末)	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
旅客船ターミナル数	-	-	2	-	1	1	5	1	5	-	15
(うちトイレ設置ターミナル数)	-	-	2	-	1	1	3	1	5	-	13
段差の解消(施設数)	-	-	2	-	0	1	5	1	5	-	14
割合	-	-	100.0%	-	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	93.3%
視覚障害者 誘導用ブロック(施設数)	-	-	2	-	0	0	3	1	4	-	10
割合	-	-	100.0%	-	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%	80.0%	-	66.7%
案内設備(施設数)	-	-	0	-	0	0	3	1	4	-	8
割合	-	-	0.0%	-	0.0%	0.0%	60.0%	100.0%	80.0%	-	53.3%
障害者トイレの設置 (施設数)	-	-	2	-	0	0	3	1	5	-	11
割合	-	-	100.0%	-	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	84.6%

# 旅客船ターミナルのバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 令和2年度以降の実績値は、地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進のために令和3年4月1日に施行された改正後の基本方針に基づき、旅客施設の範囲を拡大し、かつ、バリアフリー水準の底上げのために平成30年10月1日に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準を適用したものである。
- 旅客船ターミナルにおける段差解消、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備及び障害者対応型便所の設置については、令和3年度からのバリアフリー基本方針に基づく整備目標に照らして、令和4年度実績で達成率がそれぞれ93.3%、66.7%、53.3%及び84.6%と目標の達成に向け引き続き努力が必要である。なお、前年度実績に比べて達成率が下がっているが、これは新型コロナウイルス感染症に対する行動制限の緩和等により、旅客施設の利用者数が増加し、集計対象となる総施設数が前年度より増加した影響を受け、前年度よりバリアフリー化率が減少している集計対象である旅客船ターミナル総施設数が前年度から変動した影響を受けている。
- 旅客船ターミナルのバリアフリー化の割合は、基本方針や公共交通移動等円滑化基準の改正による変動はあるものの概ね順調に推移しているが、これまでの状況を考慮すると令和7年度まで(目標年度)に目標値は達成しない見込みである。
- その原因として、今後改修工事等が予定されている旅客施設もあるが、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設も存在しているためである。

## 今後の取組

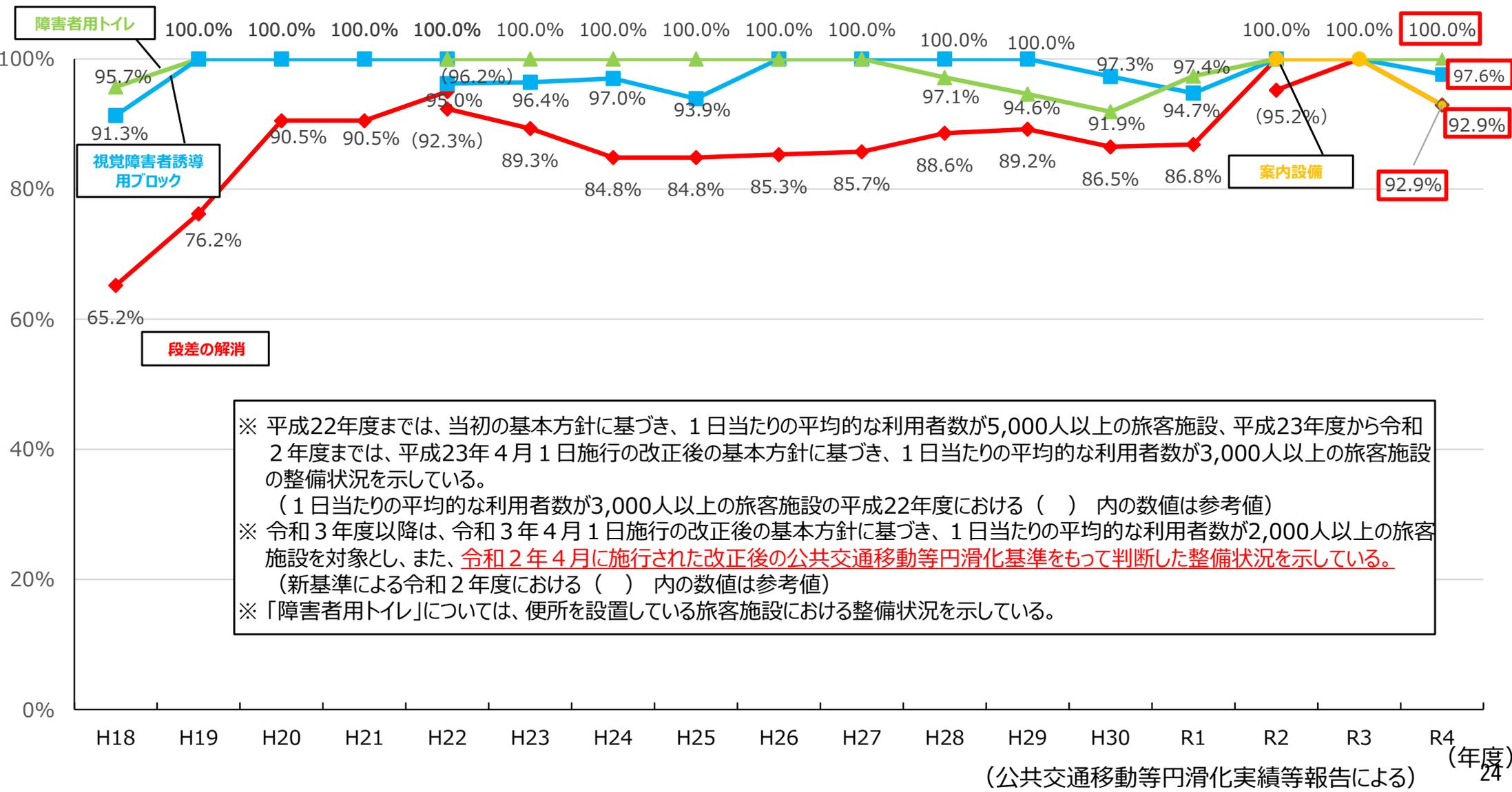
- ✓ 新たに集計対象となった施設の施設設置管理者に対して周知することで、旅客船ターミナルのバリアフリー化の推進を図る。

【旅客船ターミナルのバリアフリー化に向けた予算（R6年度予算案）】

・港湾機能高度化施設整備費補助：港湾整備事業2,449億円の内数（補助率：1/2以内）

# 航空旅客ターミナルのバリアフリー化の推移 (全国)

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こととしている。令和4年度末までに、段差の解消及び案内設備については約93%、視覚障害者誘導用ブロックについては約98%、障害者用トイレについては約100%で実施済み。



# 航空旅客ターミナルのバリアフリー状況(地域別)

(目標値：100%/2025年度末)	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総施設数	5	3	2	6	2	4	3	4	10	3	42
(うちトイレ設置駅数)	5	3	2	6	2	4	3	4	10	3	42
段差の解消(駅数)	5	3	2	6	2	4	1	4	9	3	39
総施設数に対する割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%	33.3%	100%	90%	100%	92.9%
視覚障害者誘導用ブロック(駅数)	5	3	2	6	2	4	3	4	9	3	41
総施設数に対する割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	90%	100%	97.6%
案内設備	5	3	1	6	2	4	3	4	8	3	39
総施設数に対する割合	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	80%	100%	92.9%
障害者トイレの設置(駅数)	5	3	2	6	2	4	3	4	10	3	42
うちトイレ設置駅数に対する割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

# 航空旅客ターミナルのバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 令和2年度以降の実績値は、地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進のために令和3年4月1日に施行された改正後の基本方針に基づき、一定の旅客施設（分母）の範囲を拡大し、かつ、バリアフリー水準の底上げのために平成30年10月1日に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準を適用したものである。
- 航空旅客ターミナルのバリアフリー化の各指標は、令和3年度からのバリアフリー基本方針に基づく整備目標に照らして、令和3年度実績で達成率100%と成果が見られる。
- 一方、コロナ禍を経て航空需要が急速に回復しており、対象施設が増加したことから、令和4年度実績においては、同目標に照らして段差解消及び案内設備が92.9%、視覚障害者誘導用ブロックが97.6%と減少したものの、引き続き高い水準を維持している。

## 今後の取組

- ✓ 航空旅客ターミナルのバリアフリー化の割合は、基本方針や公共交通移動等円滑化基準の改正、航空需要の急速な回復による変動はあるものの概ね順調に推移しているが、令和7年度末までの整備に向けて、交通サービスインバウンド対応支援事業など各支援制度の有効活用などによって、航空旅客ターミナルのバリアフリー化の推進を図る。

【航空旅客ターミナルのバリアフリー化に向けた予算《観光庁予算》（R6年度予算案）】  
・交通サービスインバウンド対応支援事業：予算額14億円の内数（補助率：1/3）

## <総論>

- 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
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

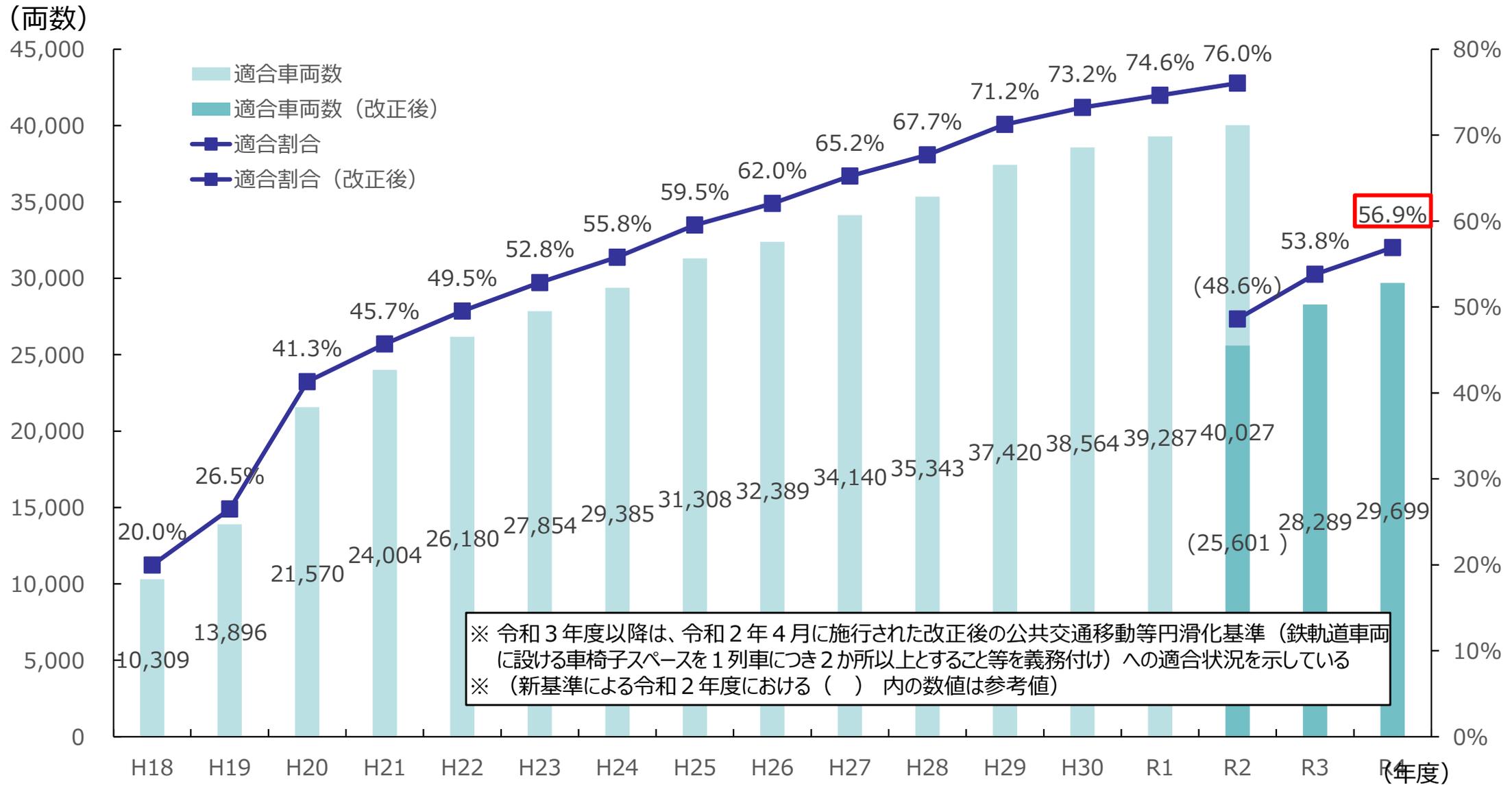
- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については地方運輸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)
- 北陸信越 (新潟県、長野県、富山県、石川県)
- 中部 (静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、福井県)
- 近畿 (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)

# 鉄軌道車両のバリアフリー化の推移（全国）

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こととしている。令和4年度末までに、約57%においてバリアフリー化を実施済みである。



※ 令和3年度以降は、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（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）への適合状況を示している  
 ※（新基準による令和2年度における（ ）内の数値は参考値）

# 鉄軌道車両のバリアフリー化の推移(地域別)

(目標値：約70%／2025年度末)	北海道	東北	北陸信越	関東	中部
総数	1,402	314	521	26,337	5,852
基準適合車両※	588	164	202	21,114	2,146
総数に対する割合	41.9%	52.2%	38.8%	80.2%	36.7%

(目標値：約70%／2025年度末)	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	14,059	568	668	2,387	42	52,150
基準適合車両※	4,630	170	212	431	42	29,699
総数に対する割合	32.9%	29.9%	31.7%	18.1%	100.0%	56.9%

※ 車椅子スペースや案内装置を設ける等、公共交通移動等円滑化基準(令和2年4月に施行された基準)のすべてに適合している車両数をいう。

# 鉄軌道車両のバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

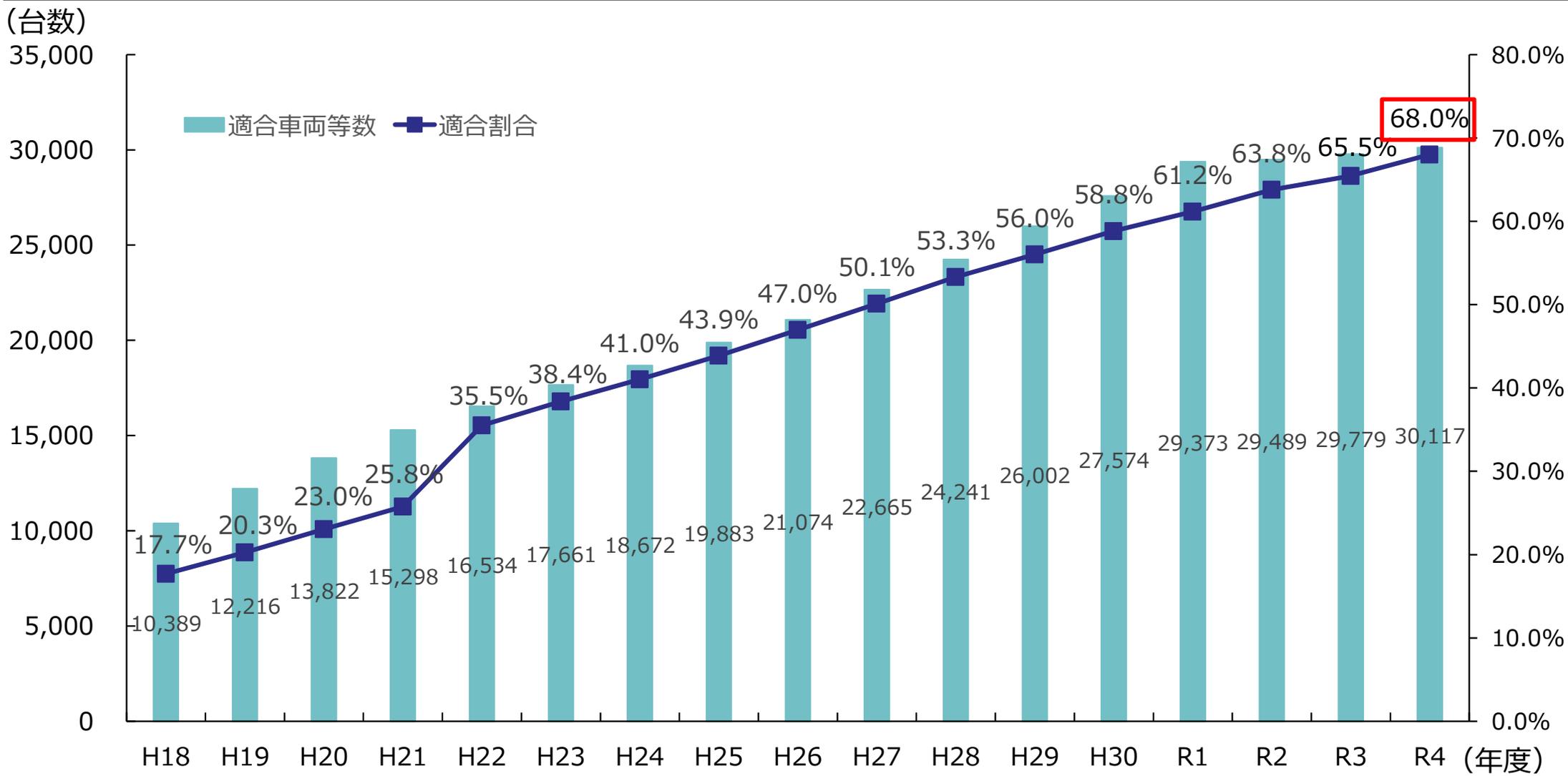
- 鉄軌道車両のバリアフリー基準への適合割合は、令和2年4月の基準改正（車いすスペースを1列車に1以上から、4両編成以上の列車では1列車に2以上に改正）により、令和2年度までの適合割合に比べ大きく減少しているが、令和2年度から令和4年度にかけては平均約4.2%増加しており、順調に推移している。
- 令和5年度以降もこの平均増加量（約4.2%）で推移した場合、令和7年度時点で約69%となり、目標年度において目標値（約70%）にわずかに届かないものの、概ね達成できる想定。

## 今後の取組

- ✓ 目標年度の目標達成に向け、鉄軌道事業者が集まる連絡会等の場において、既存の車両も改造等の機会を利用し、積極的にバリアフリー基準に対応していくよう働きかけを行っていく。

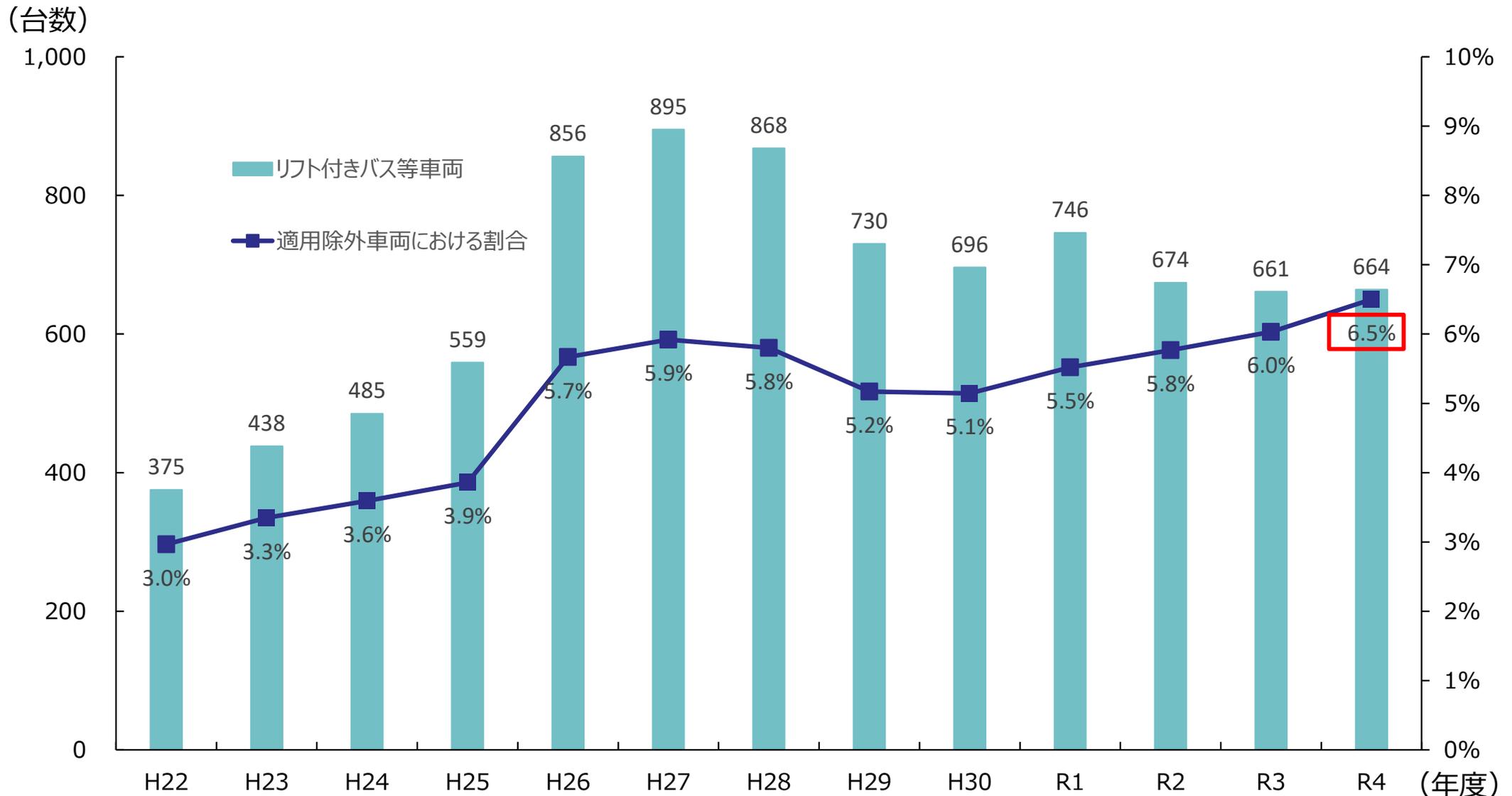
# ノンステップバスの導入の推移 (全国)

バス車両については、総車両数約60,000台からバス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両約10,000台を除いた50,000台のうち、約80%に当たる約40,000台について、令和7年度までにノンステップバスを導入して移動等円滑化を実施することとしている。令和4年度末において約68%の導入状況となっている。



# リフト付きバス等の導入の推移（全国）

バス車両のうち適用除外認定車両については、令和7年度までに、その約25%に当たる約2,500台をリフト付き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、可能な限りの移動等円滑化を実施することとなっている。令和4年度末において6.5%の導入状況となっている。



# ノンステップバス・リフト付きバス等の導入状況(地域別)

(目標値：約80%／ 2025年度末) ※適用除外認定車両を除く	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
基準適合車両数	2,528	3,057	2,099	16,314	4,262	6,720	2,734	970	5,207	391	44,282
ノンステップバス 車両数	1,132	1,783	1,113	13,197	3,080	4,969	1,684	610	2,222	327	30,117
割合	44.8%	58.3%	53.0%	80.9%	72.3%	73.9%	61.6%	62.9%	42.7%	83.6%	68.0%

(目標値：約25%／ 2025年度末) ※適用除外認定車両	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
適用除外認定車両数	715	1,276	750	2,816	595	1,343	791	527	1,210	169	10,192
リフト付きバス等 車両数	27	39	13	322	100	88	18	9	44	4	664
割合	3.8%	3.1%	1.7%	11.4%	16.8%	6.6%	2.3%	1.7%	3.6%	2.4%	6.5%

## 現状の分析

- ノンステップバスについては、毎年約2.8%ほどの割合で堅調な推移を見せており、令和5年度以降もこの増加量で推移した場合、令和7年度時点で約76.4%となり、目標値（約80%）にわずかに届かず、目標値は達成しない見込みである。
- リフト付きバス等については、右肩上がりの推移は見せているものの、これまでの状況を考慮すると、令和7年度まで（目標年度）に目標値の達成は困難な見込みである。
- 上記ノンステップバス及びリフト付きバス等について、バス事業者は全国的に新型コロナウイルス感染症の影響により収支状況が苦しく、車両の入れ替え（更新）がなかなか進まない状況があることが主な原因となっている。

## 今後の取組

- ✓ バス事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者の減少による減収・減益により投資に踏み切る収支状況ではなかったが、現在、運賃改定等の実施により経営状況の立て直しを図っており、今後、収支状況が改善していく中で、バリアフリー車両に対する投資を積極的に行う基盤ができる見込み。
- ✓ 国土交通省としては、税制・予算両面の支援の活用を事業者に対して積極的に周知しつつ、事業者においてはこれらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

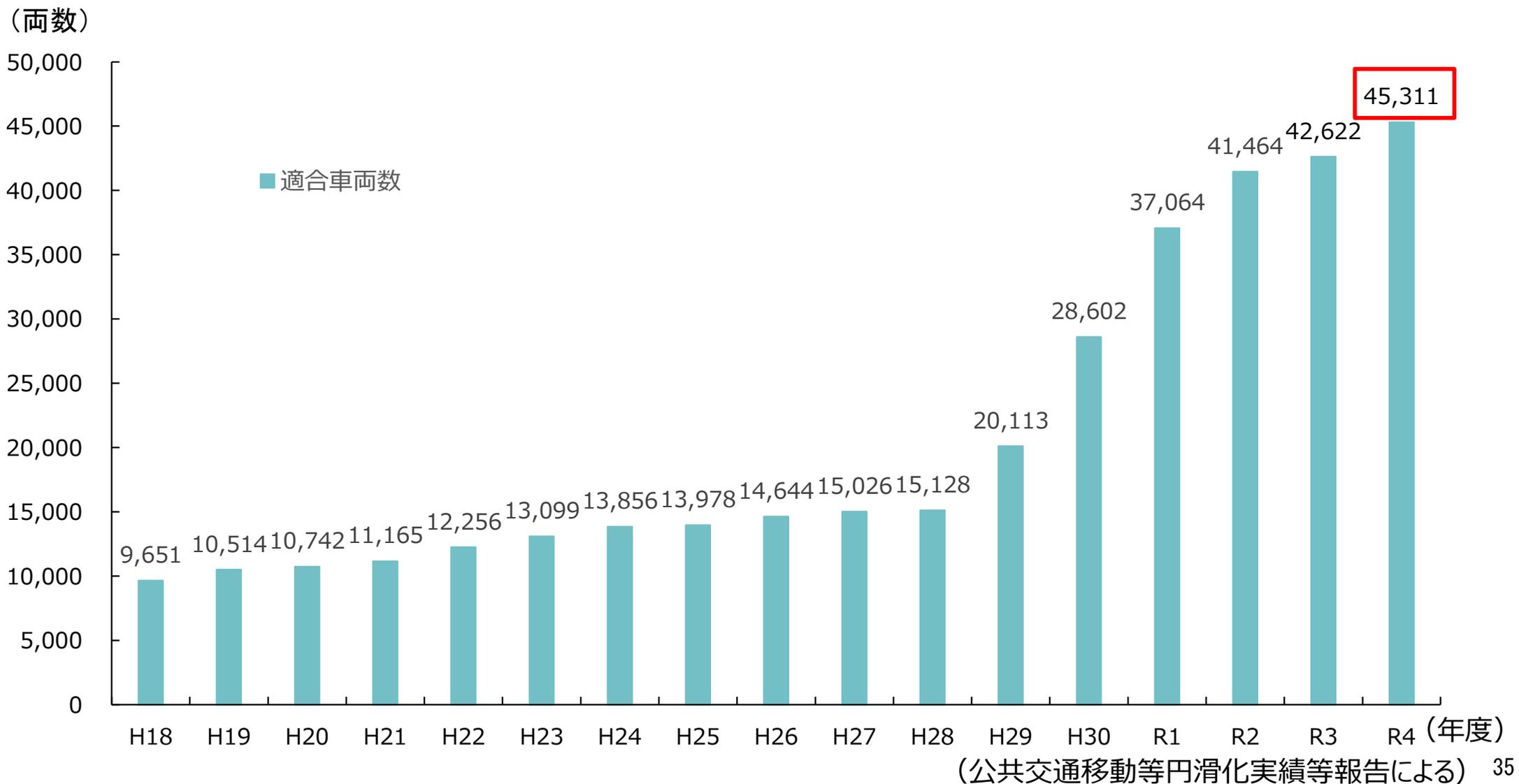
【ノンステップ・リフト付きバス等のバリアフリー化に関する予算（R6年度予算案）】

- ・令和5・6年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置を延長。（自動車税環境性能割・自動車重量税）
- ・地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）：208億円の内数
- ・地域における受入環境整備促進事業：13億円

※そのほか、地域公共交通関係の令和5年度補正予算558億円の内数も活用

# 福祉タクシーの導入の推移（全国）

タクシー車両については、令和7年度までに、約90,000台の福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（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。）を含む。）を導入することとされている。令和4年度末までに45,311台の導入状況となっている。



## 福祉タクシー（UDタクシー含む）のバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 福祉タクシー車両（UDタクシーを含む）については、令和3年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことに加え、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」等の補助事業の活用により導入を促進しており、これらの制度を有効に活用することで、今後実績値は増加するものと考えられるものの、目標年度に目標値の達成は困難な見込みである。
- 上記について、タクシー事業者は全国的に新型コロナウイルス感染症の影響を受け、収支状況が苦しく、車両入れ替えがなかなか進まない状況があることが主な原因である。

## 今後の取組

- ✓ タクシー事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者の減少による減収・減益により投資に踏み切る収支状況ではなかったが、現在、運賃改定等の実施により経営状況の立て直しを図っており、今後、収支状況が改善していく中で、バリアフリー車両に対する投資を積極的に行う基盤ができる見込み。
- ✓ 国土交通省としては、税制・予算両面の支援の活用を事業者に対して積極的に周知しつつ、事業者においてはこれらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

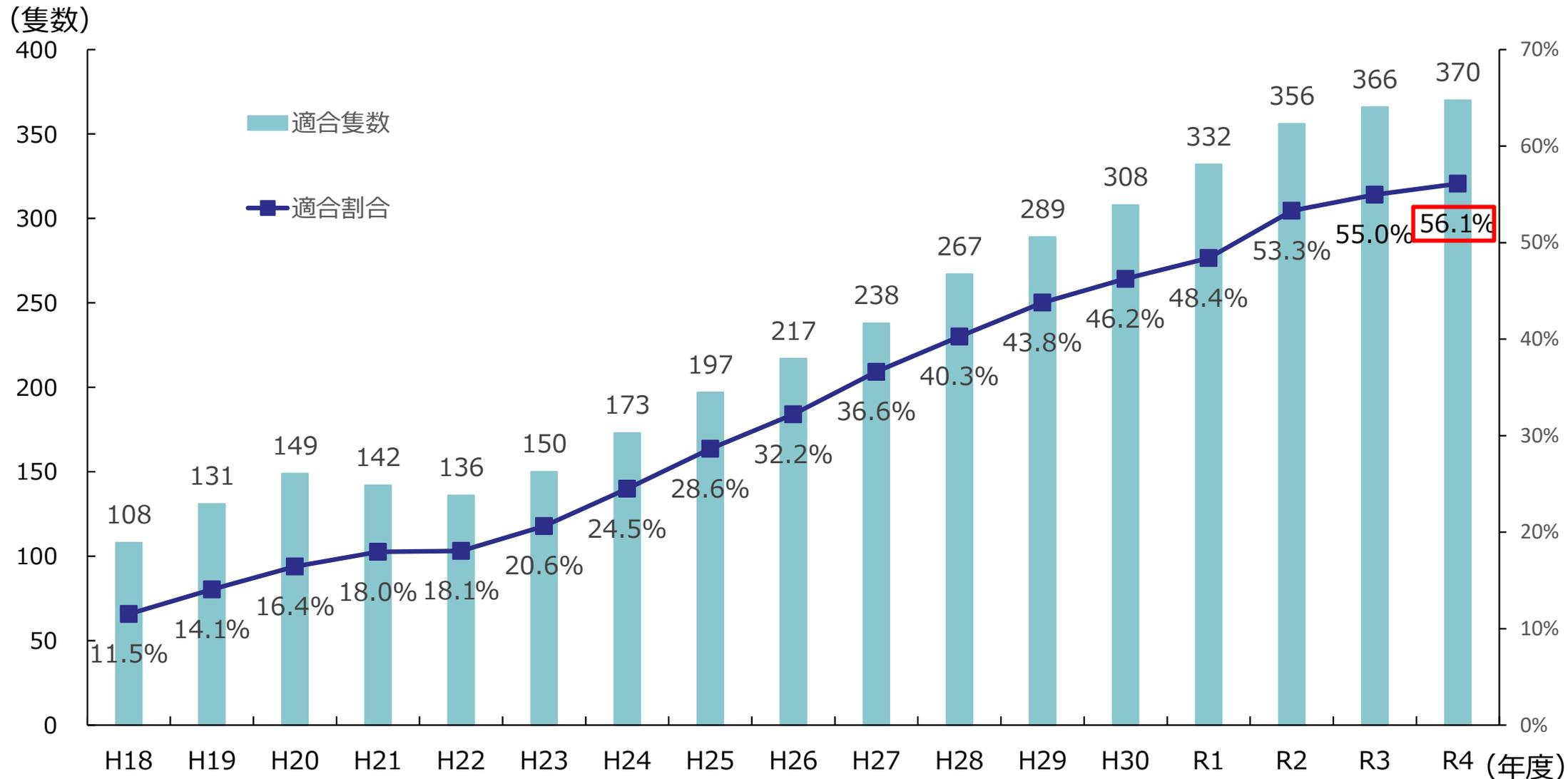
【福祉タクシー（UDタクシー含む）のバリアフリー化に関する予算（R6年度予算案）】

- ・令和5・6年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置を延長。（自動車税環境性能割・自動車重量税）
- ・地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）：208億円の内数
- ・地域における受入環境整備促進事業：13億円

※そのほか、地域公共交通関係の令和5年度補正予算558億円の内数も活用

# 旅客船のバリアフリー化の推移（全国）

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いる。令和4年度末までに約56%で実施された。



## ①旅客船

(目標値：約60%/ 2025年度末)	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	26	36	22	52	67	63	104	83	163	43	659
基準適合船舶	11	19	8	28	21	35	54	64	96	34	370
割合	42.3%	52.8%	36.4%	53.8%	31.3%	55.6%	51.9%	77.1%	58.9%	79.1%	56.1%

## ②1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上である旅客船ターミナルに就航する旅客船

(目標値：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/ 2025年度末)	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	-	-	-	-	-	-	14	6	13	19	52
基準適合船舶	-	-	-	-	-	-	7	6	7	12	32
割合	-	-	-	-	-	-	50.0%	100.0%	53.8%	63.2%	61.5%

# 旅客船のバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 令和4年度の旅客船のバリアフリー化率は56.1%となっており、前年度に比べ1.1ポイント増加しているところ。
- 旅客船のバリアフリー化については、年々、老朽化した船舶を中心に代替建造が進んできており、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

## 今後の取組

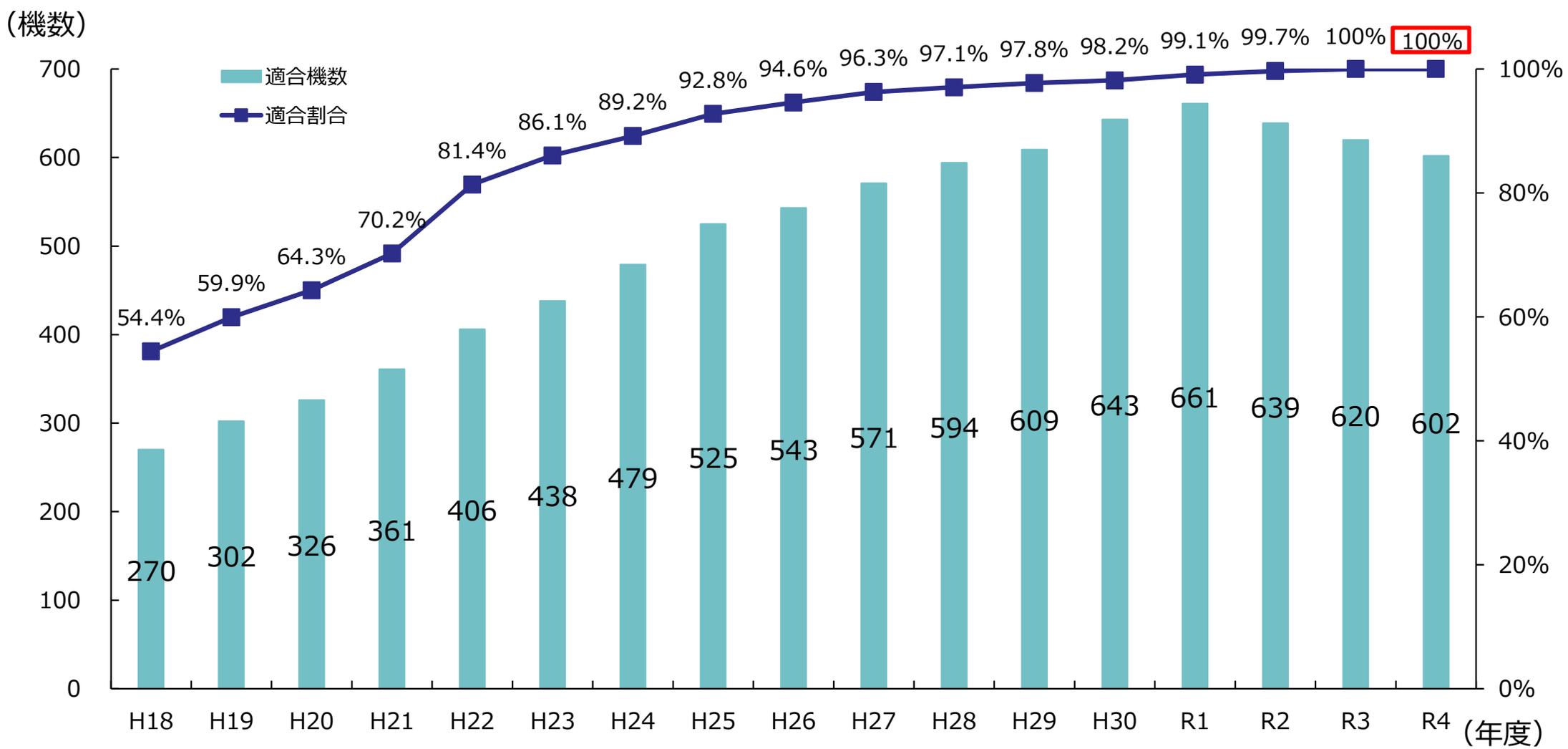
- ✓ 引き続き、船舶所有者に対して旅客船のバリアフリー化の必要性を唱えるとともに、地域公共交通確保維持改善事業、訪日外国人旅行者の受入環境の整備事業などの支援制度を活用いただきながら、旅客船のバリアフリー化の推進を図っていく。
- ✓ 併せて、バリアフリー化された各種設備を使用した役務の提供についても、旅客船事業者に対して引き続き求めていくことで、ハード・ソフト両面からバリアフリーの取組を進めていく。

【旅客船のバリアフリー化に関する予算（R6年度予算案）】

- ・地域公共交通確保維持改善事業：予算額21,405百万円の内数（補助率：1/3）
- ・令和5年度補正予算 訪日外国人旅行者の受入環境の整備事業：予算額26,602百万円の内数（補助率：1/3等）

# 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いる。着実に導入が進められ、令和4年度末までに100%が実施済みとなり、目標を達成した。



# 航空機のバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- バリアフリー化された航空機の割合は、順調に進捗し、令和3年度に目標値を達成した。

## 今後の取組

- ✓ 引き続き、新たに導入される航空機もバリアフリー化されたものとなるよう、各航空会社への要請を行っていく。
- ✓ また、ハード面の整備のみならず、ソフト面の措置（「乗降についての介助その他の支援」、「移動するために必要となる情報の提供」、「移動等円滑化を図るために必要な教育訓練」など、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第9条の2第1項の規定に基づく「旅客施設及び車両等の移動等円滑化の促進に関する公共交通事業者等の判断の基準」に定める措置）が確実に遂行されるよう、各航空会社に対して、働きかけを行っていく。

## <総論>

- 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
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

- 旅客施設

- 車両等

- 道路

- 都市公園

- 路外駐車場

- 建築物

- 信号機等

- 移動等円滑化促進方針・基本構想

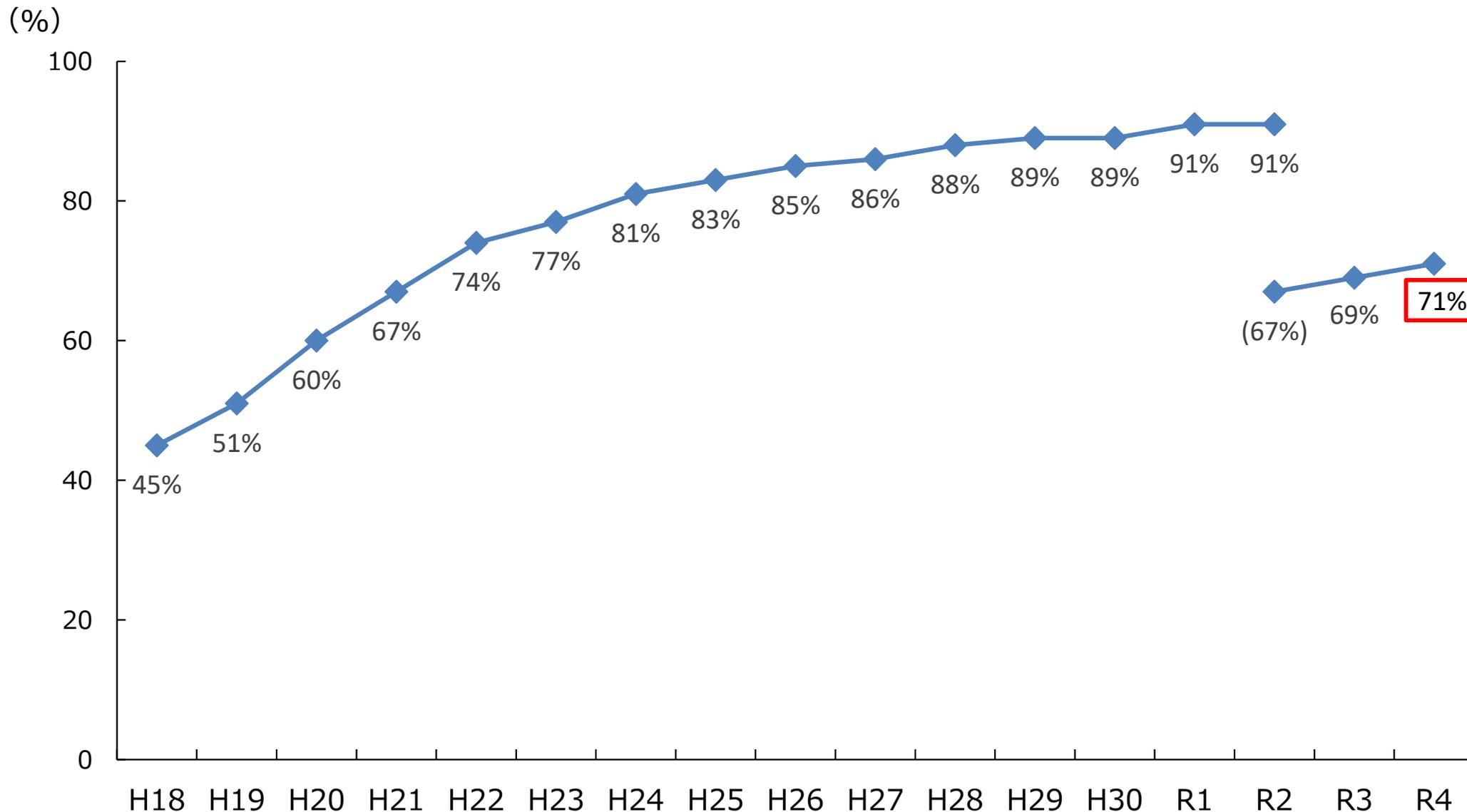
- 心のバリアフリー

※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いる。
- 着実に整備が進められており、令和4年度末までに約71%が実施済みとなった。



# 特定道路のバリアフリー状況(地域別)

(目標値：70%)	北海道	東北	関東	北陸	中部
特定道路指定延長 (km)	288.3	157.7	1706.5	90.9	410.9
整備延長 (km)	262.8	132.4	1007.0	84.8	345.3
割合	91%	84%	59%	93%	84%

(目標値：70%)	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
特定道路指定延長 (km)	1100.6	177.1	81.5	403.3	28.8	4445.6
整備延長 (km)	768.1	137.9	65.3	311.4	23.6	3138.7
割合	70%	78%	80%	77%	82%	71%

# 特定道路のバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の周知により、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路等において、だれもが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備、視覚障害者誘導用ブロックの設置、踏切道におけるバリアフリー対策等の歩行空間のバリアフリー化を推進している。
- 令和4年4月に奈良県内において視覚に障害のある方が踏切内で列車に接触してお亡くなりになる事故が発生したことを受け、踏切道での視覚障害者誘導方法に関する実験を実施し、令和6年1月にガイドラインを改定した。
- 踏切道も含めた特定道路におけるバリアフリー化率は令和4年度末時点で約71%であり、基本方針に定めた整備目標である令和7年度の約70%を達成済み。

## 今後の取組

- ✓ 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の周知を進めるとともに、特定道路におけるバリアフリー化を各道路管理者に促していく。
- ✓ 踏切道についても、ガイドラインの改定に伴い、踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造が規定されたこと等を踏まえ、特定道路や地域ニーズのある道路と交差する踏切道を優先的に、道路管理者と鉄道事業者が連携したうえで、バリアフリー対策を推進し、踏切道も含めた特定道路のバリアフリー化の推進に取り組む。  
※特定道路上の踏切道は全国で344箇所存在。

## <総論>

- 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
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

- 旅客施設

- 車両等

- 道路

- 都市公園

- 路外駐車場

- 建築物

- 信号機等

- 移動等円滑化促進方針・基本構想

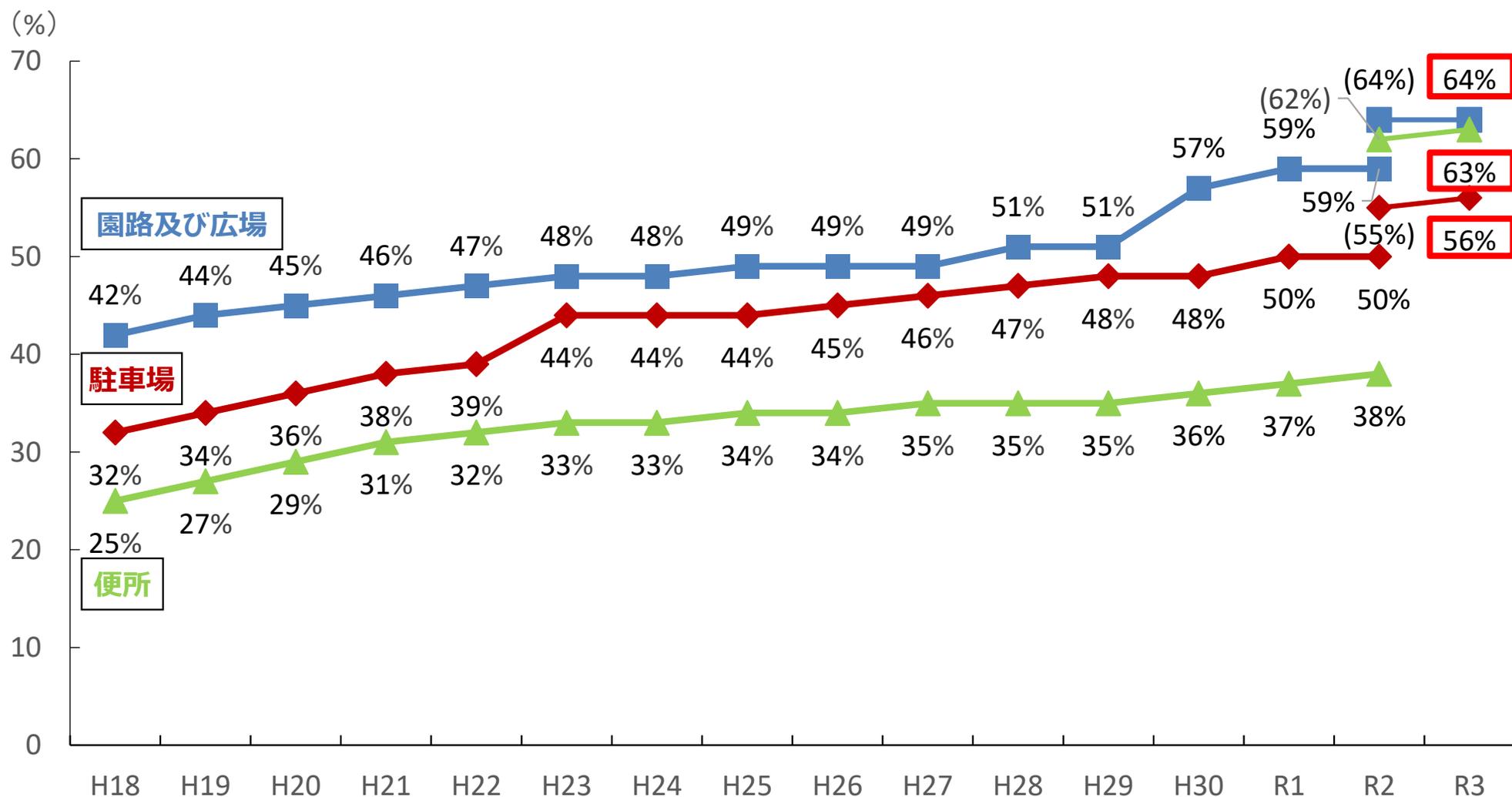
- 心のバリアフリー

※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)

# 【参考】都市公園のバリアフリー化の推移（全国）

- 第3次目標においては、規模の大きい概ね2ha以上の都市公園について園路及び広場（特定公園施設であるものに限る。以下同じ。）、便所の設置された都市公園の約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する。なお、令和4年度末の実績値は、集計中となっている。
- 令和3年度末までに、園路・広場については約64%、駐車場については約56%、便所については約63%が実施済となっている。



# 【参考】都市公園のバリアフリー状況（地域別）

園路及び広場 （目標値：約70%）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	813	773	2,831	443	1,093	1,475	532	259	1,102	149	9,470
基準適合の数	570	464	1,745	266	717	1,051	311	167	647	99	6,037
割合	70.1%	60.0%	61.6%	60.0%	65.6%	71.3%	58.5%	64.5%	58.7%	66.4%	64%

駐車場 （目標値：約60%）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	416	555	1,758	352	700	697	394	198	1,785	112	5,967
基準適合の数	220	286	988	181	371	464	224	108	400	76	3,318
割合	52.9%	51.5%	56.2%	51.4%	53.0%	66.6%	56.9%	54.5%	51.0%	67.9%	56%

便所 （目標値：約70%）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	768	729	2,732	413	1,019	1,310	521	250	1,062	140	8,944
基準適合の数	464	469	1,693	269	648	865	300	151	664	104	5,627
割合	60.4%	64.3%	62.0%	65.1%	63.6%	66.0%	57.6%	60.4%	62.5%	74.3%	63%

# 都市公園のバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 規模の大きい概ね2 ha以上の都市公園において、駐車場のバリアフリー化率は、平成30年度から令和3年度にかけて3%増加するなど順調に進捗しており、目標年度に目標値を達成すると見込み。
- 園路及び広場、便所のバリアフリー化率は平成30年度から令和3年度にかけてそれぞれ、1%、2%増加しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標は達成しない見込み。
- これは、予算の制約によりバリアフリー化工事をする場合は施設の老朽化対策に合わせて実施すること等が要因であると考えられる。

## 今後の取組

- ✓ 地方公共団体における都市公園のバリアフリー化の取組に対し、引き続き、都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を含めた社会資本整備総合交付金等により支援を実施するとともに、各地方公共団体にバリアフリー対応に取り組んでいただくよう要請していく。
- ✓ また、令和4年3月には都市公園の移動等円滑化ガイドラインの改訂を行い、移動等円滑化基準に基づく適合義務があるものについて具体的な内容を解説するなど、ガイドラインを充実させ、令和5年3月には事例集を作成、周知しており、引き続き都市公園のバリアフリー化の推進を図る。

【都市公園のバリアフリー化に向けた予算（R6年度予算案）】

都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業：社会資本整備総合交付金 予算額5,065億円の内数  
防災・安全交付金 予算額8,707億円の内数（補助率：1/2）

## <総論>

- 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
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

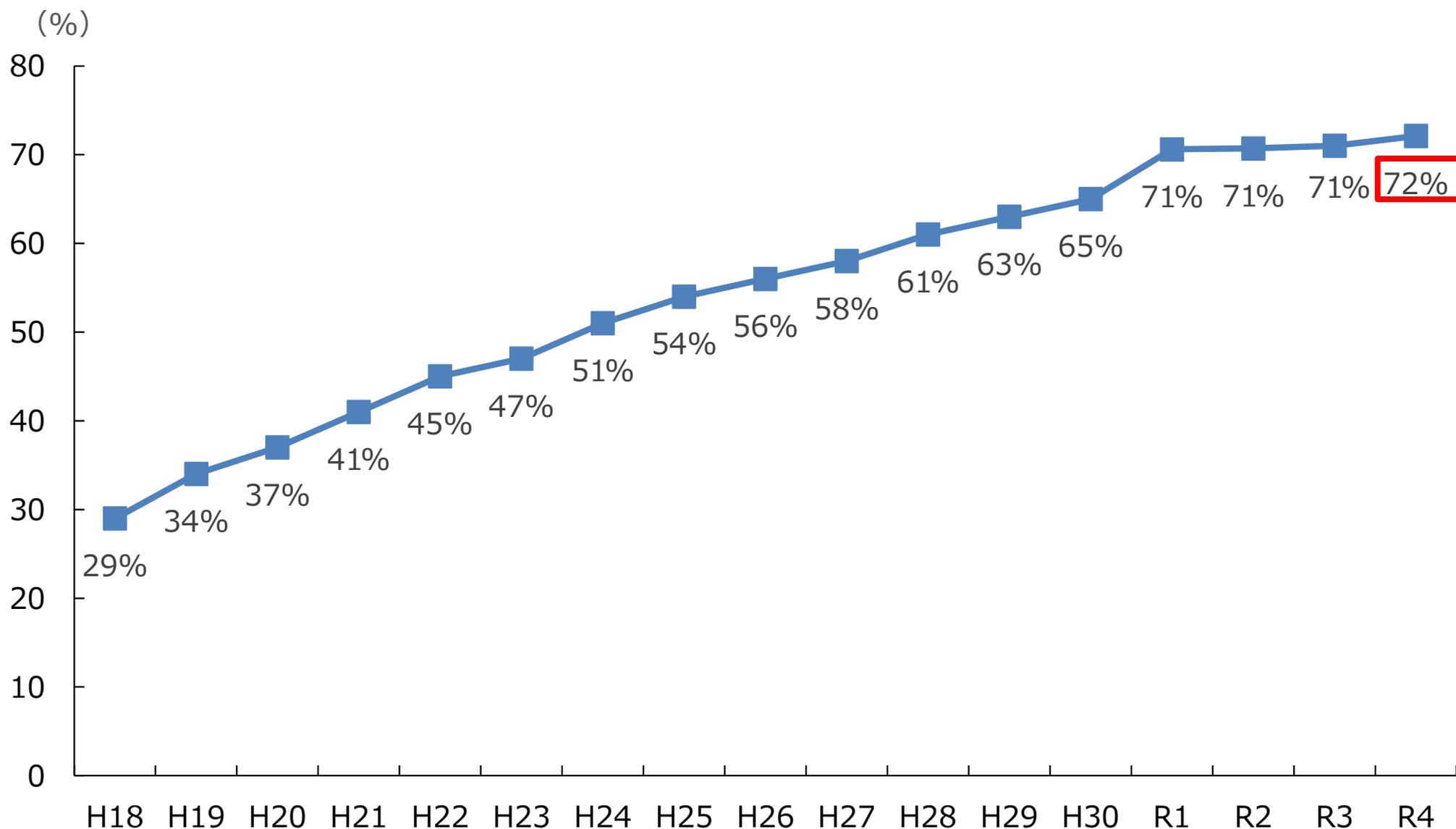
- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※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)

# 特定路外駐車場のバリアフリー化の推移

● 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、令和4年度末までに72%が実施済みとなっている。



# 特定路外駐車場のバリアフリー状況（地域別）

（目標値：約75%）	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
総数[箇所]	143	194	986	101	349
基準適合の数[箇所]	120	132	691	78	262
割合	83.9%	68.0%	70.1%	77.2%	75.1%

（目標値：約75%）	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数[箇所]	855	148	87	409	17	3,289
基準適合の数[箇所]	621	102	43	311	13	2,373
割合	72.6%	68.9%	49.4%	76.0%	76.5%	72.1%

# 特定路外駐車場のバリアフリー化率の推移に係る分析

## 現状の分析

- バリアフリー法の趣旨や基準を地方公共団体及び関係団体等に周知徹底することで、特定路外駐車場のバリアフリー化を推進した。
- 特定路外駐車場のバリアフリー化率は、平成30年度から令和4年度にかけて約7ポイント増加しており、**目標年度での目標値は達成できる見込み**である。

## 今後の取組

- ✓ 引き続き、バリアフリー法の趣旨や基準を地方公共団体及び関係団体等に周知徹底し、特定路外駐車場のバリアフリー化を推進する。
- ✓ また、バリアフリー法上の義務となっている、車椅子利用者用駐車施設の整備等以外にも、**優先区画の整備等更なる特定路外駐車場のバリアフリー化に係るニーズへの対応を進めていく必要があるため、地方公共団体及び関係団体等に対して、技術的助言（ガイドライン等）の周知や優良事例の横展開等**により推進していく。

【特定路外駐車場のバリアフリー化に向けた予算（R6年度予算案）】

・都市・地域交通戦略推進事業事業：予算額 補助10.0億円の内数、社会資本整備総合交付金5,065億円の内数、防災・安全交付金8,707億円の内数（補助率：1/3等）

## <総論>

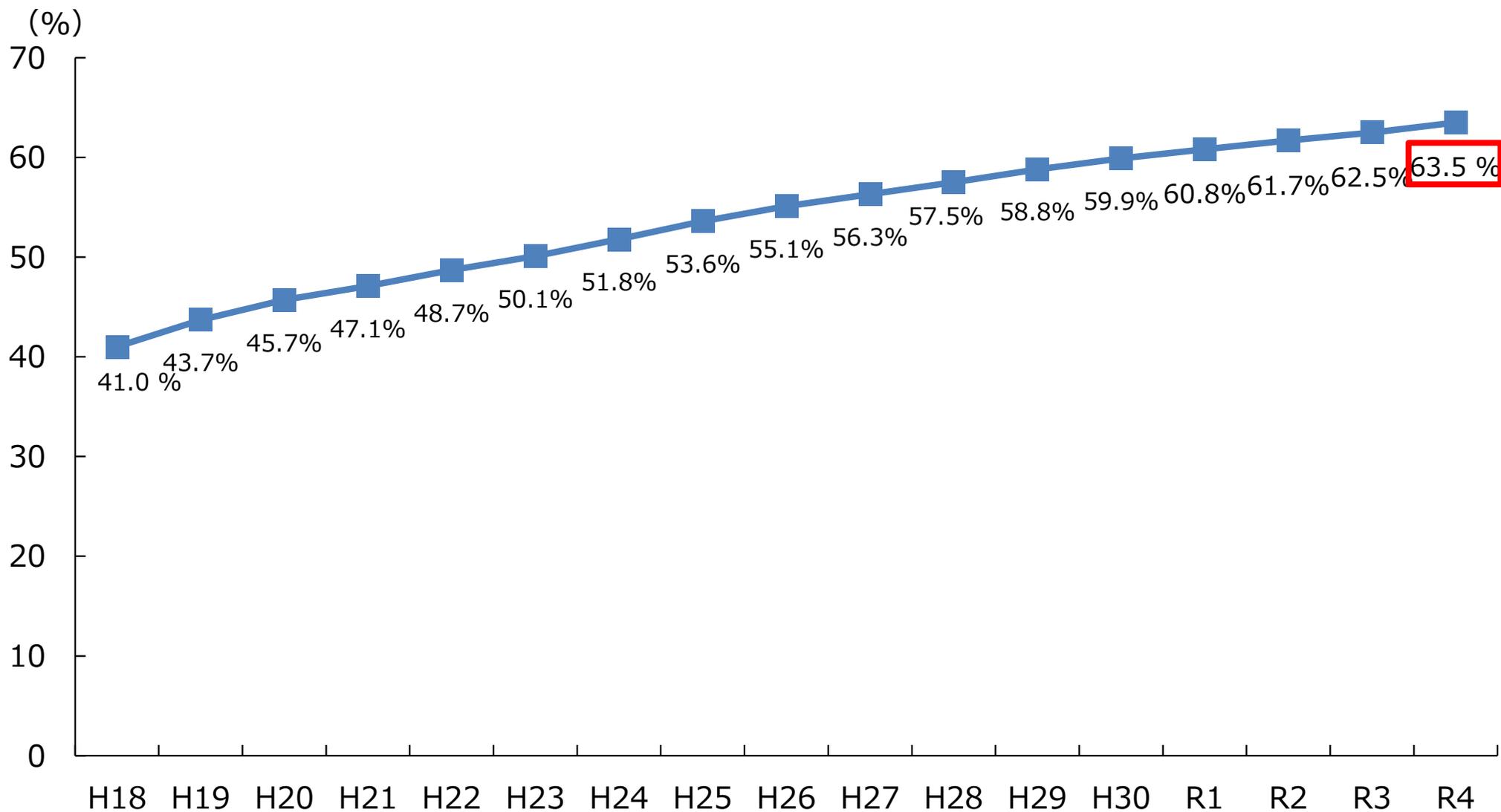
- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- **建築物**
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

# 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4年度末までに約60%が実施済みとなっている。



## 現状の分析

- 当該指標は、床面積2,000㎡以上ある不特定多数の者等が利用する特別特定建築物の総ストック数のうち、バリアフリー法第11条から第24条までに定める建築物移動等円滑化基準に適合する特別特定建築物の割合を示している。
- 令和4年度における当該指標の実績値は約64%であり、当該指標の根拠とである「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正年度（令和2年度）の実績値（約62%）から毎年度約1%上昇している。
- このまま堅調に推移すれば令和7年度には目標値である約67%を達成できる見込みであることから、概ね順調に進捗しているといえる。

## 今後の取組

- ✓ 引き続きバリアフリー法に基づき、不特定多数の者等が利用する一定の建築物の新築等の機会を捉えて建築物のバリアフリー化を促進する。
- ✓ また今後、車椅子利用者用便房、車椅子利用者用駐車施設、車椅子利用者用客席の設置数に係る基準の見直しを図るとともに建築物のバリアフリー設計に係るガイドラインである「建築設計標準」の更なる充実・普及を行い、より質の高い建築ストックの形成を促進する。

【建築物のバリアフリー化に関する予算（R6年度予算案）】

- ・バリアフリー環境整備促進事業：社会資本整備総合交付金又は防災・安全交付金の内数（補助率：1/3）
- ・既存建築物省エネ化推進事業：予算額55.97億円の内数（補助率：1/3）

## <総論>

- 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
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

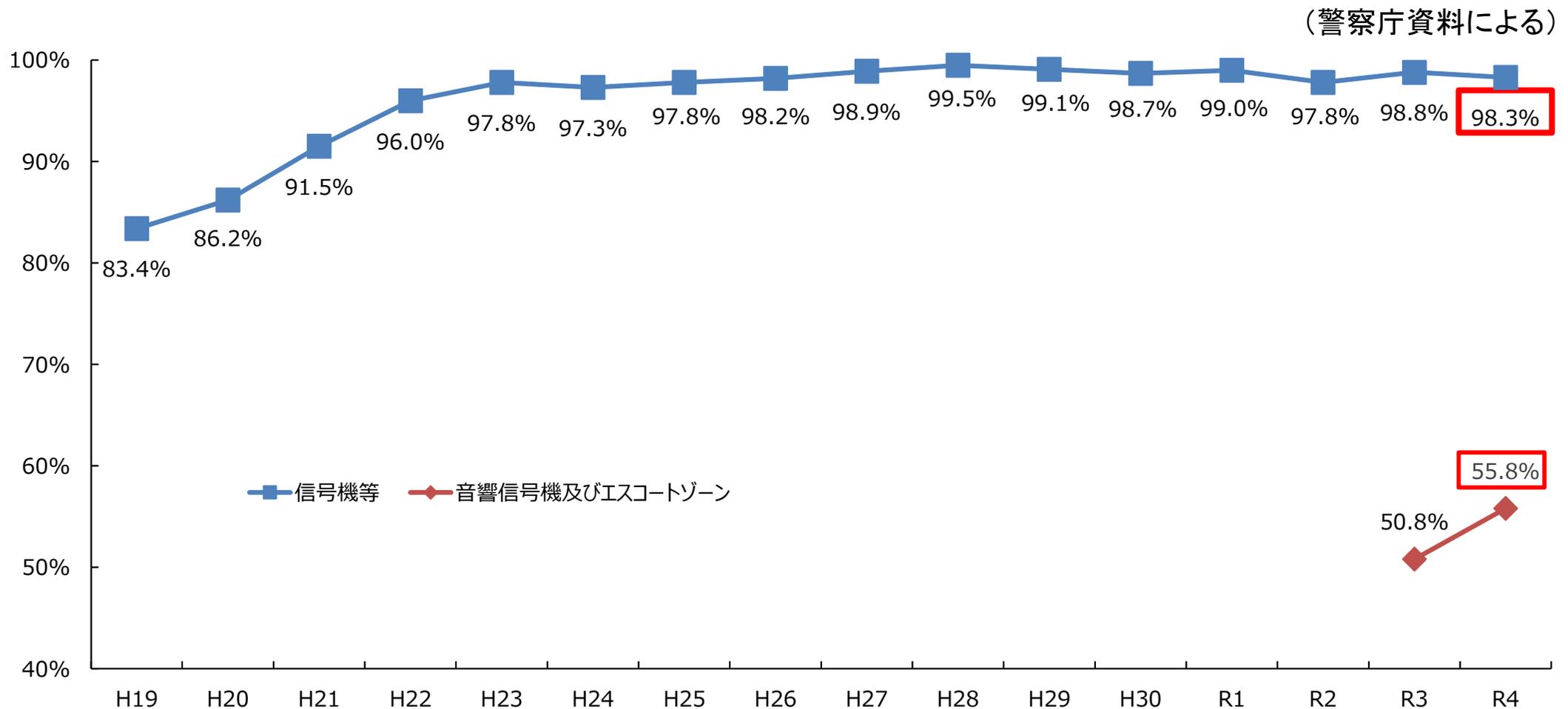
- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※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）

# 信号機等のバリアフリー化の推移（全国）

- 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4年度末までに98.3%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4年度末までに55.8%が実施された。



# 信号機等のバリアフリー状況（地域別）

（警察庁資料による）

北海道	東北	東京都	関東	中部
100%	100%	96.0%	99.6%	99.7%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
98.9%	95.8%	100.0%	97.4%	98.3%

※管区警察局等別

（令和4年度末時点）

(警察庁資料による)

北海道	東北	東京都	関東	中部
—	48.0%	73.6%	40.6%	49.0%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
28.9%	68.0%	54.1%	55.5%	55.8%

※管区警察局等別

(令和4年度末時点)

# 信号機等のバリアフリー化の推移に係る分析

## 現状の分析

- 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については、順調である。
- 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て、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おける音響信号機及びエスコートゾーンの設置率については、令和7年度の目標値の約6割となっている。

## 今後の取組

- ✓ 信号機等のバリアフリー化については、基本構想が新たに策定された場合は、関係する都道府県警察は基本構想に即した交通安全特定事業計画を作成し、その計画に基づきバリアフリー化を推進していく。
- ✓ 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おける音響信号機及びエスコートゾーンの整備については、各都道府県警察が実施するバリアフリー化事業に対して、必要な助言、指導、予算の確保を行うことで、計画的に未整備箇所への整備を推進していく。

【信号機等のバリアフリー化に向けた予算（R6年度予算案）】

・特定交通安全施設等整備事業：予算額約177億円の内数（補助率5/10）

## <総論>

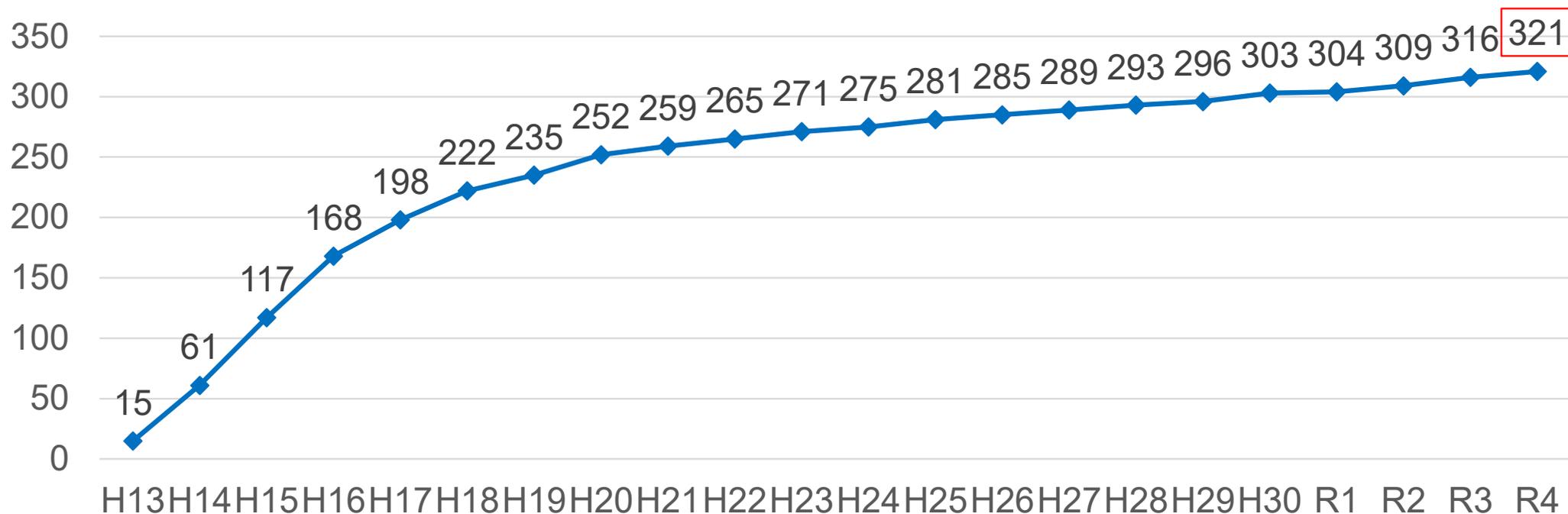
- バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- **移動等円滑化促進方針・基本構想**
- 心のバリアフリー

- ・全国における基本構想は、321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	作成数	作成率	作成数	作成率	作成数	作成率	作成数	作成率					
作成率	18.4 %		36.2 %		100 %		83.9 %		28.5 %		91.3 %		3.5 %		0.0 %
作成数	321 / 1741		295 / 815		20 / 20		52 / 62		202 / 710		21 / 23		26 / 743		0 / 183

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
作成数	17	14	97	18	44
作成率	9.5 %	6.2 %	28.3 %	12.8 %	24.9 %
	17 / 179	14 / 227	97 / 343	18 / 141	44 / 177
うち市・区の作成率	42.9 %	16.9 %	42.6 %	28.3 %	39.0 %
	15 / 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	19	2
作成率	40.9 %	21.5 %	6.3 %	8.2 %	4.9 %
	81 / 198	23 / 107	6 / 95	19 / 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	321	18.4 %	36.2 %
		321 / 1741	295 / 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)

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
作成数	1	7	9	2	1
作成率	0.6 %	3.1 %	2.6 %	1.4 %	0.6 %
	1 / 179	7 / 227	9 / 343	2 / 141	1 / 177
うち市・区の作成率	0.0 %	9.1 %	4.2 %	3.3 %	1.0 %
	0 / 35	7 / 77	9 / 216	2 / 60	1 / 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
作成数	6	3	0	5	0
作成率	3.0 %	2.8 %	0.0 %	2.1 %	0.0 %
	6 / 198	3 / 107	0 / 95	5 / 233	0 / 41
うち市・区の作成率	5.4 %	5.6 %	0.0 %	4.6 %	0.0 %
	6 / 111	3 / 54	0 / 38	5 / 108	0 / 11

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	34	2.0 %	4.0 %
		34 / 1741	33 / 815

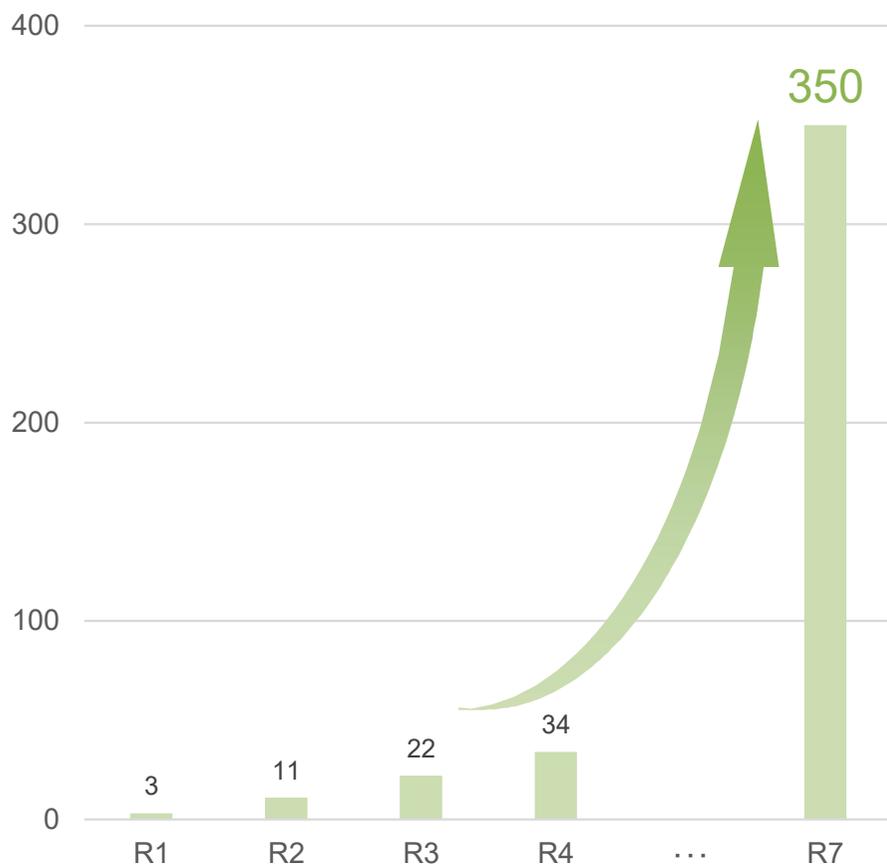
赤塗り箇所：  
全国平均以上

青塗り箇所：  
全国平均以下

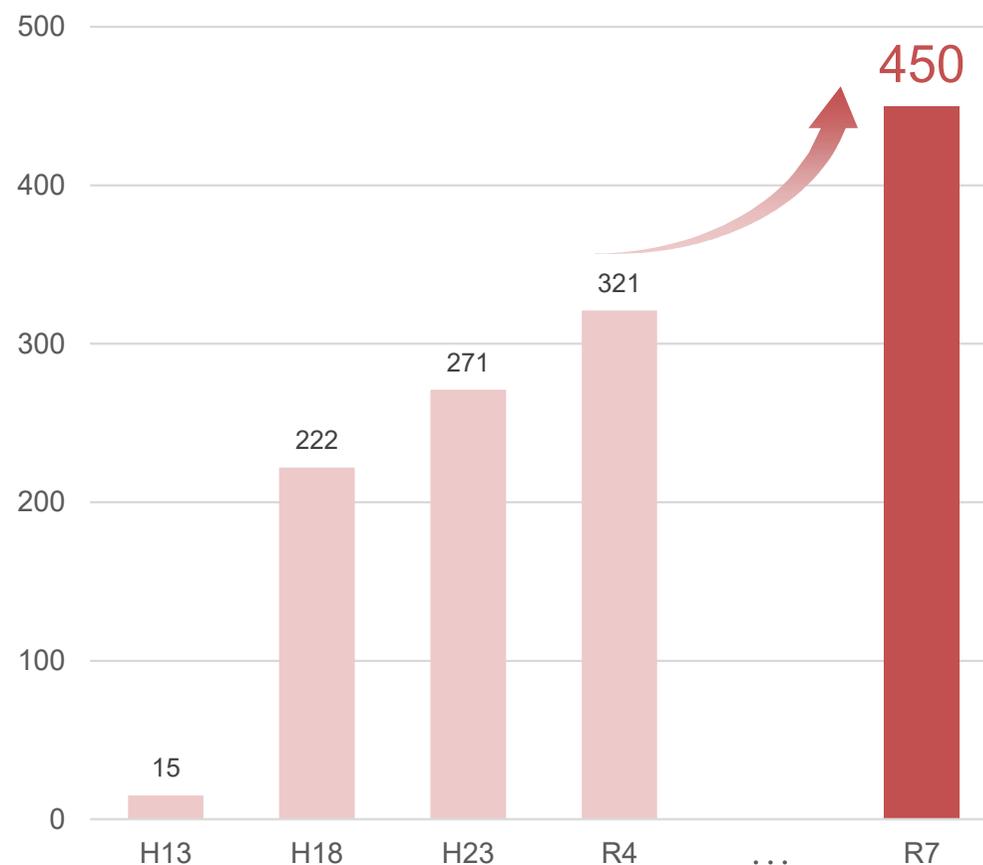
## マスタープラン・基本構想の作成市町村数

- 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年度末時点)

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
	小樽市		熊谷市
	旭川市		川口市
	室蘭市		所沢市
	釧路市		東松山市
	北見市		深谷市
	苫小牧市		入間市
	江別市		白岡市
	千歳市		小川町
	滝川市		寄居町
	深川市		戸田市
	富良野市		千葉市
	恵庭市		市川市
	伊達市		船橋市
	枝幸町		松戸市
	遠軽町		野田市
	青森県		登別市
青森市		柏市	
岩手県	盛岡市	市原市	
	一関市	流山市	
宮城県	仙台市	八千代市	
	松島町	我孫子市	
秋田県	秋田市	鎌ヶ谷市	
	大館市	浦安市	
山形県	山形市	浦安市	
	南陽市	袖ヶ浦市	
福島県	福島市	君津市	
	会津若松市	千代田区	
	郡山市	港区	
茨城県	水戸市	新宿区	
	日立市	文京区	
	土浦市	台東区	
	石岡市	墨田区	
	笠間市	江東区	
	取手市	品川区	
	ひたちなか市	目黒区	
栃木県	宇都宮市	大田区	
	栃木市	世田谷区	
	佐野市	中野区	
	鹿沼市	杉並区	
	日光市	豊島区	
	小山市	北区	
	那須塩原市	荒川区	
群馬県	前橋市	板橋区	
	高崎市	練馬区	
	伊勢崎市	足立区	
		葛飾区	
		渋谷区	
		八王子市	
		武蔵野市	
	三鷹市		
	府中市		
	調布市		
	町田市		
	小金井市		
	日野市		
	羽村市		
	国分寺市		

都道府県	市町村
神奈川県	横浜市
	川崎市
	相模原市
	平塚市
	鎌倉市
	藤沢市
	小田原市
	茅ヶ崎市
	逗子市
	三浦市
	秦野市
	厚木市
	大和市
	伊勢原市
	座間市
	大磯町
	新潟県
見附市	
糸魚川市	
富山県	富山市
	射水市
	高岡市
石川県	金沢市
	福井市
	敦賀市
山梨県	甲府市
	山梨市
	笛吹市
長野県	上野原市
	岡谷市
	諏訪市
岐阜県	岐阜市
	多治見市
	中津川市
	瑞浪市
	羽島市
	恵那市
	美濃加茂市
	土岐市
	各務原市
	可児市
瑞穂市	
笠松町	
垂井町	

都道府県	市町村
静岡県	静岡市
	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
	岡崎市
	弥富市
	愛知県
春日井市	
豊川市	
三重県	刈谷市
	豊田市
	日進市
滋賀県	知多市
	阿久比町
	津市
京都府	伊勢市
	松阪市
	桑名市
	亀山市
	大津市
	彦根市
	長浜市
	近江八幡市
	草津市
	守山市
栗東市	
甲賀市	
野洲市	
高島市	
米原市	
竜王町	
京都市	
福知山市	
宇治市	
亀岡市	
向日市	
長岡京市	
八幡市	
京田辺市	
木津川市	
大山崎町	
精華町	

都道府県	市町村
大阪府	大阪市
	堺市
	岸和田市
	豊中市
	池田市
	吹田市
	高槻市
	貝塚市
	守口市
	枚方市
	茨木市
	八尾市
	泉佐野市
	富田林市
	寝屋川市
	河内長野市
	兵庫県
大東市	
和泉市	
箕面市	
柏原市	
羽曳野市	
門真市	
摂津市	
高石市	
藤井寺市	
東大阪市	
桑名市	
四條畷市	
交野市	
大阪狭山市	
阪南市	
島本町	
神戸市	
姫路市	
明石市	
西宮市	
芦屋市	
加古川市	
宝塚市	
川西市	
播磨町	
福崎町	
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	

都道府県	市町村
鳥取県	鳥取市
	米子市
島根県	出雲市
	江津市
岡山県	倉敷市
	笠岡市
	津山市
広島県	岡山市
	広島市
	呉市
	三原市
	尾道市
	福山市
	東広島市
	廿日市市
	大竹市
	海田町
坂町	
山口県	下関市
	山口市
徳島県	周南市
	徳島市
香川県	高松市
	丸亀市
愛媛県	松山市
	今治市
高知県	高知市
	北九州市
	福岡市
	大牟田市
	久留米市
	筑紫野市
福岡県	大野城市
	古賀市
	福津市
佐賀県	糸島市
	遠賀町
	唐津市
長崎県	長崎市
	佐世保市
熊本県	熊本市
	玉東町
大分県	大分市
	別府市
宮崎県	宮崎市
	五ヶ野市
鹿児島県	鹿児島市
	那覇市
沖縄県	那覇市
	宮古島市

計 321 市区町

マスタープラン作成市町村一覽(令和4年度末時点)

都道府県	市町村
北海道	長万部町
青森県	三沢市
岩手県	遠野市
	宮古市
秋田県	大館市
	秋田市
福島県	福島市
	郡山市
埼玉県	春日部市
	戸田市
千葉県	千葉市
	大田区
東京都	武蔵野市
	新宿区
	日野市
新潟県	調布市
	目黒区
	糸魚川市
富山県	射水市
	伊勢市
三重県	堺市
	豊中市
	高槻市
兵庫県	池田市
	明石市
奈良県	奈良市
	岡山市
岡山県	岡山市
	宇部市
山口県	飯塚市
	田川市
福岡県	福岡市
	福岡市
大分県	大分市
	長崎市

計 34 市区町

※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。

## 現状の分析

- 移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想の作成市町村数は、令和3年度から令和4年度にかけてそれぞれ12自治体、5自治体と着実に増加しており、政令市・中核市・特別区では約9割で作成され、人口カバー率では約6割に達しているが、令和7年度での目標値の達成は難しい見込みである。

## 今後の取組

- ✓ 移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想の策定に係る予算支援、計画策定のノウハウをとりまとめたガイドラインの周知等により、地方公共団体に計画策定の働きかけを行っている。
- ✓ 一方、地方部においては作成率が低い傾向にあるため、引き続き、地方公共団体に計画策定の働きかけを行っていく。
- ✓ また、今後は、他のまちづくり計画と一体となった効率的な計画作成の事例等を本省・運輸局等によるセミナーの際等に周知し、より一層の計画策定の促進に取り組んでいく。

【移動等円滑化促進方針・基本構想の作成に関する予算（R6年度予算案）】

- ・バリアフリー基本構想等の円滑な作成・運用・スパイラルアップ等の促進関連事業：0.6億円の内数
- ・地方公共団体のための基本構想作成等促進事業：0.6億円の内数

## <総論>

- 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
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

## <各論>

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 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3年度 実績値
24.3%

令和4年度 実績値
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3年度 実績値
86.6%

令和4年度 実績値
81.7%

# 「心のバリアフリー」の認知度の推移に係る分析

## 現状の分析

- 「心のバリアフリーの用語の認知度」及び「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」については、第3次バリアフリー整備目標から新たに追加されたことに伴い、高齢者障害者等用施設等の適正利用推進のためのキャンペーンやバリアフリー教室の実施等によって、心のバリアフリーの推進を重点的に行ってきた。
- ただ、令和3年度から令和4年度にかけては「用語の認知度」及び「理解して行動できている人の割合」は下がっており、令和7年度での目標値の達成は難しい見込みである。
- 令和4年度末現状値の進捗が思わしくない理由としては、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催前と比べて「心のバリアフリー」という言葉に触れる機会が減ったことや用語の認知度と行動できている人の割合との差異から、「心のバリアフリー」という用語そのものの周知・啓発が不十分であったことなどが要因として考えられる。

## 今後の取組

- ✓ 令和7年度までの目標達成に向けた取組としては、より幅広い世代に認知していただけるよう、啓発ポスター等に積極的に心のバリアフリーの用語を使用することや、令和4年度から行われている共生社会バリアフリーシンポジウム等を周知の機会として活用すること等の取組を行っていく。

【「心のバリアフリー」の認知度向上に関する予算（R6年度予算案）】  
・障害者等用施設等の適正利用促進関連事業：0.6億円の内数  
・心のバリアフリーの推進関連事業：0.6億円の内数

# 当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等 に関する最終とりまとめ案について

---

国土交通省 総合政策局  
バリアフリー政策課  
令和6年3月

1. 検討の経緯
2. 最終取りまとめ案（概要）
3. バリアフリー環境の課題等について：各課題の優先順位と対応の方向性（案）
  - (1) 速やかに取り組む課題
    - ①ウェブサイトにおける情報提供
    - ②バリアフリールートの把握のしやすさ
    - ③経路誘導に関するサインシステム等
    - ④音声案内等の聞こえやすさ
  - (2) 周知拡大に取り組む課題
    - ①ICTによる情報提供や誘導サービス
    - ②券売機
  - (3) 現時点では中長期的に取り組むものと整理される課題
    - ①運行情報
    - ②車両内の情報提供
    - ③輸送障害や施設不具合等の事態が発生した際の情報提供等
    - ④改札口・改札窓口
    - ⑤駅名表示
    - ⑥ホームにおける乗車位置等
    - ⑦ホームや移動経路における障害物、インターホン等のアクセス性
    - ⑧乗り継ぎの際のバリアフリールートの整備等

# 1. 検討の経緯(最終とりまとめ案の位置づけ)

## バリアフリー政策の展開

### バリアフリー法 制定(2006年)

- バリアフリー法に基づく移動円滑化基準やガイドラインを策定
- 国として目指すべきバリアフリー整備目標の策定
- 施設設置管理者等への財政支援

### 第1・2次バリアフリー目標(~2020)

- 一定規模以上の鉄道駅など旅客施設や車両のバリアフリー整備が進捗
- 例えば、利用者数が3千人以上の旅客施設のほぼ全てで、段差が解消されるとともに、視覚障害者誘導用ブロックの整備も進展

- ・バリアフリー法改正(2018年・2020年)
- ・東京2020大会の開催(2021年)

コロナ禍で公共交通事業者の利用者減少

- 移動等円滑化評価会議の設置
- バリアフリー関係施設の適正利用の責務の創設
- 役務提供基準(ソフト基準)の創設

### 当事者参画の重要性の高まり

### 第3次バリアフリー目標(2021~)

- 旅客施設や車両等の更なるバリアフリー整備の推進
- 地方部も含めたバリアフリーの推進
- 外側から見えにくい障害に係るバリアフリー整備の進捗状況の見える化
- 心のバリアフリーの推進 等

新たなバリアフリー環境の課題に対応が必要

- 次期バリアフリー整備目標の策定の検討
- 基準・ガイドライン等の制度改正等の検討

### 今後の主な課題

本最終とりまとめ案では主に①②の課題を整理

- ① 当事者目線でのハード面のアクセシビリティや使い勝手の向上
- ② 情報面でのバリアフリー
- ③ 心のバリアフリーの更なる推進
- ④ 当事者参画の推進

# 1. 検討の経緯(中間整理提示後の検討)

- 第9回移動等円滑化評価会議（令和5年3月）において、「当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する中間的な整理案」を提示。
- 以降、最終取りまとめに向けて、以下の対応を実施。
  - ① 鉄道事業者に対する実態調査を実施。事業者における整備の実態や課題等を把握。
  - ② 当事者参画の下、地域分科会にて鉄道駅施設の現地調査を実施。取組事例や課題を把握。
  - ③ テーマ別意見交換会を実施。当事者の意見を更に把握。
  - ④ 当事者及び事業者と意見交換を実施。頂いたご意見を考慮。

## 実態調査結果の整理・対応の方向性等の検討

- 事業者の整備状況や考え方等に関する**実態調査の結果を整理**
- 必要に応じて当事者からの意見の趣旨等の精査を行い、**課題を整理**
- 当事者のニーズ、対応の困難度、行政側の手当の状況（補助金、ガイドラインの有無等）等も考慮しながら、**課題の優先順位や対応の方向性を検討**

## 地域分科会の活用

- 4分科会において、事業者の協力も得ながら、施設の整備状況の確認や参考となる事例の収集等のため、当事者参画の原則の下、**現地調査を実施**

### 【現地調査先】

- 新白島駅及び県庁前駅（中国）
- 牧志駅及び市立病院前駅（沖縄）
- JR大阪駅うめきたエリア（近畿）
- 大岡山駅（関東）

## テーマ別意見交換会の活用

- **当事者の意見の更なる把握が必要な項目**について、認識の共有や適切な解決策の検討を図るため、**テーマ別の意見交換会を実施**

### 【テーマ】

- 情報アクセシビリティ
- ホーム駅名表示の視認性
- 乗車位置の識別方法
- 経路上の障害物・インターフォンへのアクセス

当事者・事業者との意見交換会

最終取りまとめ

## 目的

- 当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題等に関する最終的な取りまとめにあたっては、移動円滑化の効果や鉄道事業者による対応の困難度等も考慮しながら、課題の優先順位や対応の方向性を検討することが必要。
- 上記の検討材料として、様々な規模・地域の鉄道事業者におけるバリアフリー整備状況の現状や整備の基本的な考え方等を把握するため、書面による実態調査を実施。
- 調査の実施にあたっては、バリアフリー整備が相当程度進んでいる鉄道駅を題材（1日あたりの平均利用者数を基準として、1社あたり3駅）とし、対象駅の選定・回答作成を依頼。

## 調査の概要

- **実施期間**：令和5年8月1日～10月20日
  - **対象事業者**：JR、民間鉄道事業者36社
  - **主な調査内容**：
    - － 中間整理に記載されたバリアフリー環境の課題に係る、現在の基準やガイドラインの適合状況（※）
    - － バリアフリー環境の向上に向けて工夫した事例（当事者や専門家からの意見聴取の有無を含む）
    - － 運用・整備にあたっての課題
- ※ インターネットやICTによる情報提供等については、現状詳細なガイドライン等が存在しないため、情報提供・サービス内容、運用方針、わかりにくさを解消するために工夫している点、運用の課題等について幅広く回答を依頼。

# 1. 検討の経緯：現地視察を通じた事例等の収集

- 中間整理を基に、施設の整備状況の確認や参考となる事例の収集等のため、移動等円滑化評価会議地域分科会のうち、下記4分科会において現地視察を実施。
- 実施に当たっては、様々な障害特性の方のご意見を反映できるよう留意して参加委員を決定。各委員からは、好事例として評価出来る点や、気になる点についてご指摘があった。
- 得られた結果については、最終とりまとめにおける各項目の記載内容に反映。

## 中国分科会

### 【視察先】

新白島駅及び県庁前駅

### 【施設概要】

- (新白島駅)【広島県】
- ・開業年月日：2015年3月14日
  - ・乗降人員：12,115人/日
- (県庁前駅)【広島県】
- ・開業年月日：1994年8月20日
  - ・乗降人員：12,947人/日

### 【実施日】

令和6年2月5日(月)



新白島駅



県庁前駅

## 沖縄分科会

### 【視察先】

牧志駅及び市立病院前駅

### 【施設概要】

- (牧志駅)【沖縄県】
- ・開業年月日：2003年8月10日
  - ・乗降客数：2,849人/日
- (市立病院前駅)【沖縄県】
- ・開業年月日：2003年8月10日
  - ・乗降客数：1,389人/日

### 【実施日】

令和5年9月4日(月)



現地調査の様子

## 近畿分科会

### 【視察先】

JR大阪駅うめきたエリア

### 【施設概要】

- (大阪駅)【大阪府】
- ・開業年月日：2023年3月18日
  - ・乗降人数：694,156人/日

### 【実施日】

令和6年1月15日(月)



## 関東分科会

### 【視察先】

大岡山駅

### 【施設概要】

- (大岡山駅)【東京都】
- ・開業年月日：1923年3月11日
  - ・乗降人数：41,367人/日

### 【実施日】

令和5年12月1日(金)

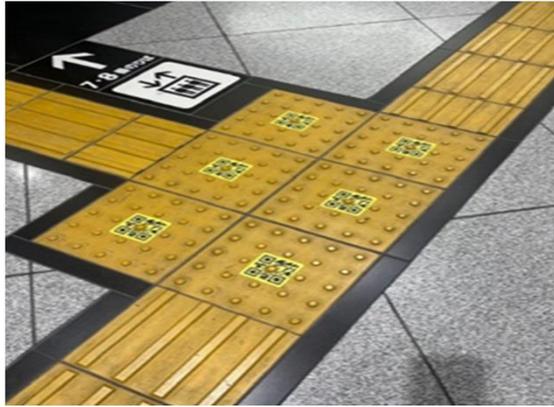


大岡山駅(駅外観)



現地調査の様子

## 床面のサイン



視覚障害者向けの誘導ナビ



床面の誘導案内



床面のサインで通行方向を分ける取組

## 案内表示



到着駅ホームの垂直移動設備位置の表示



ホームドアを活用した情報提供

## 券売機・改札口



有人改札口以外の拡幅改札口



AIを活用した券売機

## その他



駅係員と映像でやり取りできるインターホン



トイレの空き状況が外からわかる取組

## インターネット

- ・ 駅情報について、駅の外観や改札口の写真が掲載されており、事前に駅のイメージをすることができた（知的）
- ・ 駅情報について、写真や構内図が掲載されているのはよかったが、拡大した際に解像度が低くなってしまふ（知的）
- ・ HP上に掲載されているデータがPDF化されているため、読み取りソフトが対応することができない（視覚）

## ホーム・通路

- ・ 上り・下りの音声案内が男性の声と女性の声で分かれており、判断がしやすくなっている（視覚）
- ・ 電車が到着した際、電車の走行音で音声案内が聞こえないことがある（視覚）
- ・ 行き先表示が色分けされており、分かりやすくなっている（聴覚）
- ・ ホームドアの点字の位置は斜面の両端が分かりやすい（視覚）
- ・ インターホンの位置がそもそもわからない（視覚）
- ・ エスカレーターやエレベーター降り口付近で、そこが何号車にあたる位置なのか音声で知らせてほしい（視覚）

## 券売機・改札

- ・ IC専用と切符が使用できる改札をわかるようにしていただきたい（聴覚）
- ・ 券売機にインターホンが設置されているが、音が割れて聞きにくい（肢体）
- ・ 有人カウンターがある改札以外にも幅広の改札があるといい（肢体）

## トイレ

- ・ 一般トイレの手洗い場が電動車いすでも使用しやすい高さになっていた（肢体）
- ・ ベビーベッドではなく、大人も寝ることができるベッドだとよい（有識者）
- ・ バリアフリートイレの施錠ボタンについて、部屋の隅に設置されており押しにくい（肢体）
- ・ 家族や異性介助の場合もあるため、男女兼用のバリアフリートイレがあるとよい（肢体）
- ・ 2つ設置されているバリアフリートイレのレイアウトが左右対称になっていてよかった（高齢者）

## エレベーター・エスカレーター

- ・ エレベーター内にインターホンのみではなく、モニター等があるとよい（聴覚）
- ・ エスカレーターの入り口に上下矢印が表示されているのはとてもわかりやすい（肢体）

## 案内表示・その他

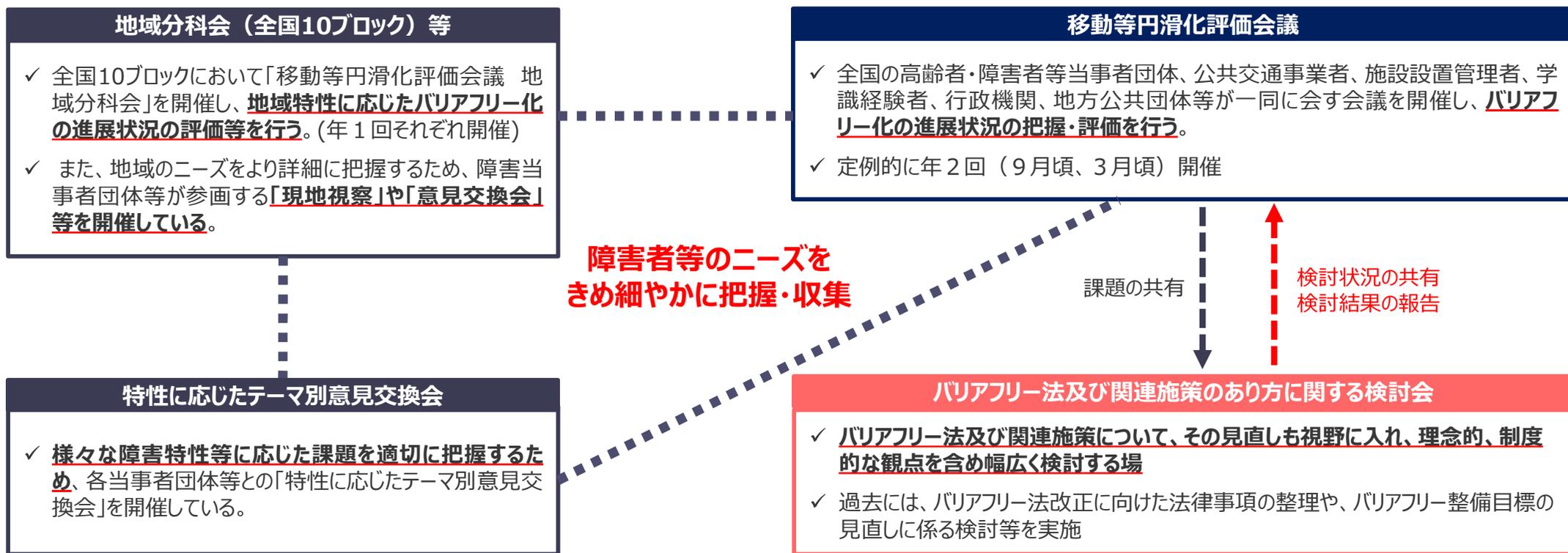
- ・ 構内案内図がある場所においては音声案内を整備してほしい（視覚）
- ・ デジタルサイネージ等で表示する日本語にはフリガナをつけてほしい（知的）
- ・ 精算機や呼び出しボタンの位置を知らせる音声案内をつけてほしい（視覚）
- ・ 路線ごとに色の表示があるとわかりやすい（聴覚）
- ・ 案内表示が多言語（日英韓中の4か国語）表示になっていてよかった（高齢者）

# 「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」について

---

- **バリアフリー整備目標（第三次）の期限が令和7年度までとなっていること、また、令和2年改正バリアフリー法に基づく法施行状況の検討時期（法施行後5年を経過した時点）が令和7年度中に到来**することを踏まえ、**令和6年度早期に「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、障害当事者団体及び事業者団体等の参画の下、**約1年程度かけてバリアフリー法及び関連施策について議論を行うことを検討**。

## <参考1：移動等円滑化評価会議等との関係性について>



## <参考2：あり方検討会の開催スケジュール（想定）>

令和6年5～6月：第1回  
（キックオフ、論点提示）

令和6年9～10月：第2回  
（各項目への検討の方向性議論）

令和7年2～3月：第3回  
（中間とりまとめ案の提示）

令和7年5月：第4回  
（最終とりまとめ案の提示）

# 電動車椅子利用者の航空機における 搭乗手続等の時間短縮に向けた取組

---

## 1 航空局へ寄せられた御意見

- 関係者間で情報が共有されていないため、**何度も(予約時、チェックイン時、保安検査時)、バッテリーについて聞かれる。**
- スタッフが**バッテリーに係る十分な知識を有していない**ため、そのチェックに当たりマニュアルを逐次確認するなど、**必要以上の時間を要している。** など

## 2 航空局の対応

### (1) 障害者差別解消法対応指針の改正時の事例の見直し・周知

改正対応指針(令和5年11月公表)において、「**十分な研修を受けたスタッフの配置や関係者間の情報共有により所要時間の短縮**」が必要である旨を記載し、改正案の段階から**各航空会社へ周知**を図った。

### (2) 主要空港における搭乗手続等の調査

令和5年度、電動車椅子利用者が航空機を利用する際、搭乗手続及び保安検査を確認するとともに、航空会社及び保安検査会社をヒアリング(右表)。

バッテリーチェックを含む搭乗手続は10分程度で行われており、保安検査時に改めてバッテリーチェックを行った例はなかったが、協力いただいた電動車椅子利用者から、「つい先日、**他の空港を利用した際、保安検査場で改めてバッテリーチェックが行われた**」との申し出。

日程	空港	視察便の航空会社	搭乗手続の所要時間	保安検査でのバッテリーチェックの有無
4月7日	羽田	ANA	約10分	無
6月9日	羽田	JAL	約10分	無
9月29日	新千歳	ANA	約20分	無
10月24日	福岡	ANA	約10分	無
10月27日	那覇	ANA	約30分(※)	-(※)
11月21日	関西国際	JAL	(ヒアリングのみ)	無(ヒアリングによる)
11月22日	伊丹	JAL	約10分	無
11月22日	神戸	SKY	(ヒアリングのみ)	無(ヒアリングによる)

※ チェックインカウンターで電動車椅子を預けたため、梱包等の時間を含む。

### 3 航空会社の取組

#### (1) 国内定期航空保安協議会での検討【国内線運行航空会社12社】

- ◆ 危険物部会において、航空局からの問題提起(令和4年10月)を受け、この問題に係る課題を抽出し、構成メンバー**各社が解決に向けた具体策を検討の上、準備できたところから、当該具体策を実施**(関係者間の情報共有、搭乗に必要な情報のHPへの提示等)。
- ◆ 令和6年2月26日の企画・調整部会及び危険物部会において、上記2(2)の調査に協力いただいたANAから、保安検査場でのバッテリーチェックは省略しても良いのではないかと意見があり、同年3月25日の両部会において、**各社共通の取扱いとして、タグ等によりチェックイン時にバッテリーをチェックしたことが確認できた電動車椅子に係る保安検査場でのバッテリーチェックを省略**することを提案。

#### (2) 電動車椅子のバッテリー等の仕様を簡素に確認できる方法の確立【ANA/JAL共同】

令和5年11月、日本車椅子シーティング協会等の協力を得て、ANA及びJALのホームページに、電動車椅子メーカーのホームページ(電動車椅子の仕様等のページ)へのリンク一覧を掲載することで、航空会社及び航空機利用者が**バッテリー等の仕様を簡素に確認できる方法を確立**。



The screenshot shows the ANA website's 'Inspiration of JAPAN' section with a link to 'ご出発当日はバッテリーの目視確認と絶縁処理を行います。スムーズな対応のため各メーカーのホームページより絶縁方法のご確認をお願いいたします。' Below this, there are two columns of links to manufacturer websites:

- 一般社団法人日本車椅子シーティング協会 株式会社今仙技術研究所
- 有限会社さいとう工房
- 電動車いす安全普及協会 株式会社スズキ
- 株式会社アテックス
- 株式会社今仙技術研究所

Yellow arrows point from these links to a screenshot of the JAW (Japan Association of Wheelchair and Seating) website. The JAW website has a page titled '航空機への電動車椅子搭載について' (Regarding the installation of electric wheelchairs on aircraft). This page contains information about battery safety and provides links to manufacturer websites for more details:

- IMASEN (ELECTRIC INDUSTRIAL CO., LTD.) <https://www.imasensei.co.jp/product/emc/battery-safety-saat.html>
- SAITO KOBOKO 株式会社さいとう工房 <https://saitokoboko.com/wp-content/uploads/2023/01/18807407773fa3983045b9fd34942bb5.pdf>
- SUNRISE

Yellow arrows also point from the JAW website to a screenshot of the IMASEN website. The IMASEN website has a page titled '飛行機に搭乗される方及び航空機会社の方へ' (For those boarding aircraft and airlines) and lists specific chair models with links to their manuals:

- EMC-150 Super Chair
  - SEB形 (PDF: 96KB)
  - SEB形 (ENGLISH) (PDF: 1,066KB)
  - 簡便方法 (PDF: 229KB)
  - バッテリー絶縁手順 (PDF: 411KB)
- EMC-240L/250L Active Chair
  - EC-FV38 (PDF: 146KB)