

四国における移動等円滑化進展状況、 基本構想の作成状況

四国運輸局
交通政策部 共生社会推進課
令和7年8月8日

バリアフリー法に基づく基本方針における第3次目標について(概要)

背景

- 基本方針における第2次目標は令和2年度までを期限としていたため、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」において、学識経験者、高齢者・障害者等団体、事業者団体の方々から専門的・具体的なお意見をいただきながら、新型コロナウイルス感染症による影響等の状況も踏まえ、令和2年12月に新たな目標をとりまとめた。

(第8回検討会: 令和元年11月15日、第9回検討会: 令和2年1月16日、第10回検討会: 令和2年6月17日、第11回検討会: 令和2年11月18日)

第3次目標の設定に向けた見直しの視点

- ・第2次目標においては、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定し、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携してバリアフリー化に取り組み、一定程度の進捗がみられるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。
- ・第3次目標については、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、以下の点に留意。
 - 各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
(平均利用者数^(※1)が2,000人以上3,000人未満/日であって基本構想に位置付けられた旅客施設等に関する目標を追加)
 - 聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
(旅客施設のバリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)を明確に位置付け)
 - マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
 - 移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」^(※2)の推進

※1: 新型コロナウイルス感染症のような特殊な外的要因により、年度によっては前年度に比べ著しく増減する可能性があることから、適切に補正した結果(例えば、過去3年度における平均値を用いる)も考慮したうえで、取組む

※2: 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」(平成29年2月ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)において、「心のバリアフリー」を体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。
(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 (全国の参考値)	2023年度末 (全国の現状値)	2025年度末 数値目標	2023年度末 (四国の現状値)	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%	約82%	・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%	約50%	
		案内設備※3	約75%	約77%	原則 100%	約36%	
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%	原則 100%	約89%	
	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）
バス	鉄軌道車両		約49%	約60%※5※6	約70%※7	約31%	・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
	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%	約66%	・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%	約2%	
		空港アクセスバス※8	約32%	約41%※5	約50%	約38%	
	貸切バス車両		1,066台	1,229台	約2,100台	19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(2023年度末)2／3

2025年度末までの目標			2020年度末 (全国の参考値)	2023年度末 (全国の現状値)	2025年度末 数値目標	2023年度末 (四国の現状値)	数値目標以外の目標等
タクシー	福祉タクシー車両		41,464台	52,553台※5	約90,000台	945台	
		ユニバーサルデザインタクシーの割合	-	約9%※5※9 【別紙参照】	100%	-	・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%	約94%	原則 100%	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%	100%	
		案内設備※3	約89%	約65%	原則 100%	100%	
		障害者用トイレ※4	約89%	約94%	原則 100%	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%	約80%	・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%	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%	100%	
		案内設備※3	100%	約95%	原則 100%	100%	
		障害者用トイレ※4	100%	100%	原則 100%	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%	約80%	
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%	約65%※11	・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%	約56%※11	
		便所	約62%	約63%※11	約70%	約61%※11	

2025年度末までの目標		2020年度末 (全国の参考値)	2023年度末 (全国の現状値)	2025年度末 数値目標	2023年度末 (四国の現状値)	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%	約75%	約59%	
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99%	原則 100%	約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66%	原則 100%	約54%	
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	0	(※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	6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
北海道	8,843	1,587	17.9%
青森	2,245	205	9.1%
岩手	1,941	72	3.7%
宮城	3,478	293	8.4%
秋田	1,001	41	4.1%
山形	1,140	99	8.7%
福島	2,126	254	11.9%
茨城	2,411	130	5.4%
栃木	1,626	185	11.4%
群馬	1,373	84	6.1%
埼玉	5,294	1,230	23.2%
千葉	5,505	1,563	28.4%
東京	29,938	19,530	65.2%
神奈川	9,494	2,141	22.6%
山梨	814	98	12.0%
新潟	2,379	231	9.7%
富山	688	132	19.2%
石川	1,635	166	10.2%
長野	2,216	157	7.1%
福井	819	94	11.5%
岐阜	1,665	250	15.0%
静岡	4,301	687	16.0%
愛知	7,203	2,228	30.9%
三重	1,059	132	12.5%

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	1,083	82	7.6%
京都	5,634	730	13.0%
大阪	14,265	2,179	15.3%
兵庫	6,200	824	13.3%
奈良	956	75	7.8%
和歌山	1,274	112	8.8%
鳥取	535	179	33.5%
島根	934	44	4.7%
岡山	2,533	186	7.3%
広島	4,844	451	9.3%
山口	2,045	57	2.8%
徳島	912	10	1.1%
香川	1,361	62	4.6%
愛媛	1,809	88	4.9%
高知	1,011	91	9.0%
福岡	8,395	1,431	17.0%
佐賀	965	113	11.7%
長崎	2,228	139	6.2%
熊本	2,672	102	3.8%
大分	1,936	320	16.5%
宮崎	1,796	98	5.5%
鹿児島	2,801	142	5.1%
沖縄	3,453	604	17.5%
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。

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・具体的なご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。

(赤字：現行目標から変更した箇所（削除箇所は二重取消線））

2030（令和12）年度末までの目標			2023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、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)		
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	・ 駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める。	
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	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：現行目標から変更した箇所(削除箇所は二重取消線))

2030(令和12)年度末までの目標			2023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
		(※)	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：現行目標から変更した箇所(削除箇所は二重取消線))

2030(令和12)年度末までの目標		2023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)	
	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	「心のバリアフリー」の用語の認知度 「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
	高齢者、障害者等の立場を理解して行動がとれている人の割合 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。