

主要課題の対応方針及びバリアフリー法に基づく
基本方針における第4次目標について

最終とりまとめ

令和7年6月

バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会

はじめに

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。)においては、バリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、主務大臣がバリアフリー化の促進に関する「基本方針」を定めることとされており、平成 18 (2006)年 12 月に各種施設等のバリアフリー化の整備目標などを盛り込んだ基本方針を定め、国、地方公共団体、施設設置管理者等が連携して、バリアフリー化が推進されてきたところである。

令和 3 (2021)年 4 月には、令和 7 (2025)年度までの 5 年間を目標期間とする現行の基本方針への改正がなされ、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 4 点に留意してバリアフリー化を推進することとした。

- 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
- 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
- 移動等円滑化促進方針^{※1}(以下「マスタープラン」という。)・移動等円滑化基本構想^{※2}(以下「基本構想」という。)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」の推進

現行の基本方針におけるバリアフリー化の目標は令和 7 (2025)年度までの期限となっていることから、令和 6 (2024)年 5 月より、学識経験者、高齢者・障害者団体及び事業者団体の代表等から構成された、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」(以下「あり方検討会」という。)において目標の見直しに向けた検討を踏まえて次期目標に関する考え方を整理し、令和 7 (2025)年 4 月に中間とりまとめを行ったところである。この度、令和 8 (2026)年度以降の次期目標における目標値を具体化した最終とりまとめを行う。今後、国土交通省においては、本報告書に取りまとめられた次期目標に基づき、速やかに基本方針を改正し、次期目標の達成に向けて、国、地方公共団体、公共交通事業者を始めとする施設設置管理者等が連携してバリアフリー化を推進することが必要である。

また、高齢者、障害者等の移動等円滑化を一層推進するため、国土交通省においては、本検討会の議論にとどまらず、不断の検討を加え、バリアフリー施策のさらなるスパイラルアップに努めることを期待する。

※1 バリアフリー法に基づき、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区において、バリアフリー化を促進するために市町村が作成する面的・一体的なバリアフリー化の方針

※2 バリアフリー法に基づき、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区において、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成する具体的な事業を位置づけた計画

1. 次期目標の設定に向けた見直しの視点

現行目標では、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おり、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ところである。

引き続き、バリアフリー化を進める必要があることから、次期目標の設定にあたっては、数値目標の引き上げや対象範囲の拡大等の見直しを行うこととする。

また、これまで当事者や有識者から幅広い観点で多岐にわたるご意見をいただいているところ、その中には、横断的な議論や施策のあり方・考え方の整理の議論が必要であり、検討に一定の期間を要するものがあることから、別途、集中的かつ継続的に議論を深めることとした。そのうち、「基本構想及びマスタープラン(以下「基本構想等」という。)」、「心のバリアフリー」、「当事者参画」に関しては、本検討会等における議論を踏まえ、新規項目の設定や見直しを行うことで、更なる推進を図ることとする。

2. 目標期間

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、現行目標と同様、令和 8(2026)年度から令和 12(2030)年度までの 5 年間とする。なお、感染症などによる影響、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こととする。

3. 主要課題に関する検討と整理

(1) 地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくり

【現状と課題】

面的・一体的なバリアフリーまちづくりを推進するため、国土交通省は、これまで基本構想等に関するガイドラインの作成・周知や、自治体向けのセミナー等の開催、個別の働きかけ等を実施してきたところ。

一方で、基本構想等については、作成自治体数が伸び悩んでおり、近年の作成状況を踏まえると、現行の整備目標の達成が難しい見込みとなっている。

自治体が基本構想等の作成を予定していない理由としては、計画作成・事業実施の予算の不足、人員・ノウハウの不足などが挙げられており、特に、地方部の小規模な自治体では基本構想等の作成が進んでいない傾向がある。

また、自治体は、様々な行政計画の策定を求められており、計画策定等に係る事務が大きな負担となっているとの指摘もある。

【対応方針】

① 地域特性を踏まえた基本構想・マスタープランの作成促進

< 基本的考え方 >

バリアフリー法に基づく基本構想等は、当事者を含む様々な関係者の参画のもと、バリアフリーまちづくりを進めることができる有効な制度であり、引き続き、基本構想等の作成を促進する必要がある。

また、既に基本構想等を作成済みの自治体においても、当事者参画のもと継続的にバリアフリーまちづくりを進めることが重要であり、計画作成後の事後評価や計画の見直しなどのスパイラルアップの取組についてもあわせて促進する必要がある。

<具体的な促進策等>

i. 基本構想等の作成促進・支援ツールの充実・周知

○ガイドラインの改定、事例集の作成

本検討会の検討結果を踏まえ、令和7(2025)年度を目途に、基本構想等に関するガイドラインを改定するとともに、様々な地域特性に応じた柔軟な計画作成が可能となるよう、多様な先進事例をまとめた事例集を作成し、自治体に周知する必要がある。

なお、事例集については、都市・地方部や、自治体規模、連携分野等のカテゴリごとに分類するほか、自治体の苦労した点や工夫した点をまとめ、逆引き辞典として活用できるものとするなど、自治体にとって使いやすく、わかりやすいものとする必要がある。

○基本構想等の作成効果・必要性の提示、意識醸成

自治体職員や首長が、面的・一体的なバリアフリーまちづくりや基本構想等の作成の必要性を理解できるよう、基本構想等の作成の必要性や様々な施策の効果を具体的な事例も含めてわかりやすくまとめたPR資料を充実させ、働きかけの際などに提示することが重要である。

また、基本構想等未作成の自治体の意識醸成を図るため、基本構想等の作成状況を見える化することや、自治体におけるバリアフリーまちづくりの取組状況を確認することが可能なセルフチェックシートを作成することも有用である。

○基本構想等の作成可能性の高い自治体への働きかけ

自治体への周知にあたっては、基本構想等の作成ニーズがあり、基本構想等を作成する可能性が高い自治体を中心に継続的に働きかけを行い、基本構想等の作成を効率的に促進することが重要である。

○マスタープランの作成促進

マスタープランについては、基本構想と比べて作成自治体数が伸び悩んでいることから、基本構想との一体作成や、作成済みの基本構想の見直しとあわせたマスタープランの作成などの先進事例、先進自治体におけるマスタープラン作成の効果等をガイドラインや事例集等に掲載し、自治体に作成を促す必要がある。

ii. ノウハウ不足への対応

○バリアフリープロモーター制度の充実等

国土交通省では、バリアフリーに関する有識者や当事者等を、バリアフリープロモーターとして認定し、基本構想等の作成促進や、セミナーの講師などの対応が可能な人材を確保する取組を行っている。

今後、基本構想等の作成に新たに取り組む自治体に対して、バリアフリープロモーターとして登録された有識者や当事者等を紹介することが想定されるため、バリア

フリープロモーターの充実や制度の一層の周知に取り組む必要がある。

加えて、バリアフリープロモーターのノウハウ向上のため、会議等を開催し、先進事例の共有等を行うことも重要である。

また、基本構想等の作成に向けては、例えば、自治体が大学等の教育機関と連携してまちあるき点検などを行うことも想定されるため、こうした好事例については、プロモーターに対して共有し、取組を広げることも考えられる。

○都道府県による市町村支援の促進

都道府県においては、広域的見地から市町村の基本構想等の作成を支援することが求められるが、都道府県による支援の状況は、必ずしも十分ではないため、都道府県は、管内市町村の基本構想等の作成状況を把握するとともに、市町村からの相談体制を構築し、市町村の意向を踏まえ、国とも連携しつつ必要な支援を行うことが重要である。

また、都道府県においては、複数の市町村にわたる基本構想等を作成する場合には、積極的に調整役となって関与することや、地方部の人材が不足する自治体に対しては、都道府県が積極的に支援することも考えられる。

国においては、好事例を共有し、都道府県による市町村支援を促進する必要がある。

また、都道府県担当者のノウハウの向上のため、都道府県担当者を対象とした会議やセミナーなどを実施することも有効である。

iii. 他分野・他部局等との連携

○他分野との連携

基本構想等については、観光などの他分野の施策と連携することにより、多様な政策効果を発現し、その価値を高めることが考えられるため、先進事例を事例集に掲載し、取組を促進する必要がある。

○他部局との連携

自治体においては、基本構想等の作成のための人材が不足している場合もあることから、福祉部局などの他部局と連携し効率的に基本構想等を作成している先進事例を事例集に掲載し、取組を促進する必要がある。

○周辺自治体との連携

旅客施設が行政界をまたぐ場合などは、周辺自治体で連携して基本構想等を作成することが重要であることから、周辺自治体と連携した好事例を事例集に掲載し、横展開を図る必要がある。

iv. その他

○計画策定等に係る事務負担への配慮

小規模自治体等の計画策定等に係る事務負担に配慮し、ノウハウ面の支援や他部局・他計画等と連携した効率的な計画策定の促進のほか、国による伴走支援、計画の簡素化・ひな形の作成、デジタル技術の活用促進などに取り組むことも重要である。

○住民提案制度の活用促進

住民提案から基本構想等の作成につながる事例もあるが、住民提案制度の活用実績は必ずしも多くないため、これまでの活用事例を含むわかりやすいPR資料を作成し、当事者に周知するなど普及啓発に取り組む必要がある。

また、提案を行う住民は、必ずしも専門的な知識を有さないため、国による出前講座の実施やバリアフリープロモーターによる助言などにより、ノウハウ面でサポートすることも考えられる。

なお、自治体においては、住民提案制度の受付体制が整っていない場合もあることから、提案の受付窓口や提案にあたり参考となる情報を公表するなど受付体制を整備することも重要である。

○当事者を含む協議会の活用促進

バリアフリーまちづくりを推進するためには、当事者参画のもと、議論を行うことが重要であることから、バリアフリー法に基づく協議会の活用を促進する。

加えて、直ちに協議会の設置が難しい場合などには、当事者を含む既存の他の協議会を活用して、バリアフリーまちづくりについて議論することも考えられる。

②他の行政計画等と連携した効率的・効果的なバリアフリーまちづくり

<基本的考え方>

自治体においては、様々な行政計画等の作成が負担となっている実情があることから、引き続き、基本構想等の作成を促進しつつ、自治体の事務負担も考慮し、他の行政計画等と連携した効率的・効果的なバリアフリーまちづくりを促進することが重要である。

このため、先進的な取組事例等をガイドラインや事例集に掲載することで、自治体における取組を促進することが重要である。

<具体的な連携方策>

○基本構想等と他の行政計画等の一体的な策定

他の行政計画の策定・見直しにあわせて、基本構想等を一体的に策定・見直すことで検討会の開催等の計画策定に係る事務負担を軽減することが考えられる。

この場合、定期的に見直しを行う計画等と一体的に策定することで、計画策定後の事後評価や計画の見直しについても、計画的に実施されることが期待される。

一方で、他計画とあわせて基本構想等を検討することにより、バリアフリーに関する議論が不十分となることや、当事者参画が不十分となることが懸念されるため、他計画の検討体制に当事者を含めることや、別途当事者参画のもと、バリアフリーに関する意見を聞く場を設けることなどが考えられる。

○他の行政計画等へのバリアフリーまちづくりに関する方針・事業等の位置づけ

ただちに基本構想等を作成することが困難な場合などには、他の行政計画等にバリアフリーまちづくりの方針や事業を記載し、計画の見直しのタイミングで記載を充実させ、将来的に基本構想等の作成につなげていくことが考えられる。

この場合でも、バリアフリーまちづくりに関する具体的な方針や事業を位置づけ

たり、基本構想等の作成を検討する旨を記載するなど、バリアフリーまちづくりを進める上で、実効性の高いものにする必要がある。

加えて、他計画とあわせて基本構想等を検討することにより、バリアフリーに関する議論が不十分となることや、当事者参画が不十分となることが懸念されるため、他計画の検討体制に当事者を含めることや、別途当事者参画のもと、バリアフリーに関する意見を聞く場を設けることなどが考えられる。

③地方部のバリアフリーまちづくりの推進

<基本的考え方>

地方部においては、基本構想等の作成が進んでいない傾向にあるが、地方部のバリアフリー化を一層促進するため、基本構想等の作成を通じて、地方部のバリアフリーまちづくりを推進する必要がある。

その際、地方部では、都市部と比較して、駅や道路などの個別施設のバリアフリー化が進んでいないことや、地域の交通特性や施設の立地状況の違いにより求められるバリアフリーまちづくりの内容が異なること、財源等の課題から、都市部と同水準のバリアフリー化を図ることが難しいことなどが想定されるため、こうした都市部との違いに留意する必要がある。

地方部においては、「できることから少しでも進めていく」という考えのもと、簡素・小規模な基本構想等の作成も含め、当事者参画のバリアフリーまちづくりを一步でも進めていくことが重要である。

これらを踏まえ、地方部における先進的な取組事例等をガイドラインや事例集に掲載することで、自治体における取組を促進することが重要である。

<今後想定される地方部の基本構想等>

○地方部の地域特性を踏まえた基本構想等

鉄道駅のない自治体や、鉄道駅の利用客数が少ない自治体など、自動車が主要な移動手段となっている自治体においては、駅を含まない地区における基本構想等を作成することが考えられる。

生活圏が複数の自治体にまたがるような地域では、複数の自治体で基本構想等を共同作成することが考えられる。

デマンド交通が移動手段として活用されている地域等では、このような地域の交通特性を考慮した基本構想等を作成することが考えられる。

大規模な商業施設等がなく、小規模な店舗等が日常的に利用される地域等においては、それぞれの店舗等がその規模に応じて、実施可能な取組をソフト面の取組も含めて計画に盛り込むことが考えられる。

無人駅のある自治体では、鉄道事業者等によるソフト面の取組を含めた基本構想等を作成することが考えられる。

○簡素・小規模な基本構想等

駅前等の限られた地区のバリアフリー化などを目的に、簡素・小規模な基本構想等を作成し、バリアフリーまちづくりに取り組むことも考えられる。

基本構想等は、原則として面的な広がりをもった区域を対象とするものではあるが、

地方部においては、例えば、観光資源のある地域において、観光拠点とバス停などの旅客施設等の重要な施設間のバリアフリー化を重点的に取り組むなど、必ずしも面的な広がりを持っていない区域を対象に基本構想等を作成することも考えられる。

<地方部のバリアフリーまちづくりにあたっての留意点>

地方部においては、自治体の体制やノウハウ等が十分でない場合も想定されることから、ノウハウ面においても丁寧にフォローする必要がある。

体制や人材が十分ではない自治体においては、他の行政計画等や他部局と連携して効率的に計画を策定することが考えられる。

地方部においては、具体的な事業を位置づける基本構想の作成にただちに取り組むことが難しい場合もあることから、そのような場合には、まずマスタープランを作成し、バリアフリー化の方針を定めた上で、基本構想の作成に繋げていくことが考えられる。

また、都道府県においては体制・人材が不足する自治体について、複数自治体による計画策定を主導することも含めて、積極的に調整役となってサポートすることが考えられる。

地方部においては、当事者として参画できる人材が不足している場合もあることから、国や都道府県は、市町村に適切な当事者や当事者団体を紹介するなど、適切に支援することが考えられる。

④基本構想等の整備目標等のあり方

i. 基本構想等の整備目標

<基本的考え方>

基本構想等については、令和6(2024)年度末時点で、現行目標に対する達成度は、マスタープランについては、14%(50 自治体/350 自治体)、基本構想については、74%(334 自治体/450 自治体)となっており、近年の作成状況を踏まえると、令和7(2025)年度末の目標の達成は難しい見込み。

一方で、基本構想等は、引き続き作成を促進する必要があることから、基本構想等の作成自治体数の目標値は、現行の目標値を据え置くこととする。

また、基本構想等の作成だけでなく、基本構想等作成後の当事者参画や継続的な取組を評価するため、スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合に関する整備目標を新たに設けることとする。

<具体的な次期整備目標>

○マスタープランの作成自治体数

マスタープランの作成自治体数については、現行の目標値を据え置き、約 350 自治体(約 1,740 の全自治体数の約2割に相当)とする。

○基本構想の作成自治体数

基本構想の作成自治体数については、現行の整備目標を据え置き、約 450 自治体(1日当たり平均利用者数が 2,000 人以上である鉄軌道駅及びバスターミナルが所在する市町村数である約 730(平成 29(2017)年度時点)の約6割に相当)とする。

○スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合

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(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または基本構想等の見直し等(既存の基本構想等と別の地区における基本構想等の作成や、基本構想作成後のマスタープランの作成、マスタープラン作成後の基本構想の作成を含む。))を実施している自治体(直近で5年以内に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。))の割合を約60%(令和6(2024)年度末時点の現状値:約30%)とする。

ii. 基本構想等の作成効果に関する評価

<基本的考え方>

基本構想等については、適切な事後評価に繋げていく観点から、その作成効果を具体的に把握し評価することが望まれる。

これまでも各自治体においては、基本構想等の進捗状況を評価する観点から、例えば、基本構想等に位置づけられた特定事業の実施状況を把握する取組などが行われてきた。

一方で、こうした評価では、必ずしも当事者にとっての移動環境がどの程度整備されたのか分かりづらいことから、今後、自治体が、基本構想等の事後評価を実施するにあたっては、以下のように作成効果を評価することが考えられる。

国においては、基本構想等の作成効果に関する評価について、具体的な考え方や事例をガイドラインや事例集に掲載し、事例の蓄積を図る必要がある。

なお、好事例を展開することは、基本構想等作成のメリットを自治体に分かりやすく伝え、基本構想等作成の一層の促進に資することも期待される。

<今後想定される基本構想等の作成効果に関する評価>

- ・ 実際にバリアフリーまちづくりの進捗によってどの程度「移動しやすさ」や「暮らしやすさ」といった評価が向上したのか、住民アンケートなどにより定期的に把握する。
- ・ 協議会等で目標とすべきバリアフリー水準を定め、その達成状況を定量的に評価する。
- ・ 当事者の移動にあたっての困りごとをどこまで解決するかといったユーザー視点に立った目標を設定し把握する。

(2)心のバリアフリー・外見からは分かりづらい障害への対応の更なる推進のあり方

①心のバリアフリーの推進について

【現状と課題】

現状を踏まえた課題として、「心のバリアフリー」の「心」という言葉が持つイメージから、「優しさ」や「思いやり」という観点で捉えられ、誤解されやすいものとなっている。そのため、「心のバリアフリー」の推進にあたっては、「障害の社会モデルの理解」や「不当な差別的取扱いの禁止・合理的配慮の提供」、「共感力、コミュニケーション促進」など、「心のバリアフリー」の3つの体现ポイントごとに議論していく必要がある。また、「心のバリアフリー」という用語の認知度の向上だけでなく、内容の理解度向上や具体的に行動がとれている

かが重要である。

「心のバリアフリー」の理解度向上については、公共交通事業者や施設管理者等が行う研修が直接的な働きかけであり重要なことから、事業者内でどのような研修が必要となるのかを具体的に示すことが必要である。

また、教育啓発特定事業を基本構想に位置づけることも重要であり、位置づけていない自治体には指導、啓発をしていく必要がある。基本構想には位置づけていないものの独自の取組がされているケースも見られることから、事例収集を行い実態把握することが必要である。

【対応方針】

これらの対応方針としては、「心のバリアフリー」の3つの体现ポイントの定義等については、政府全体の動向(障害者に対する偏見や差別のない共生社会の実現に向けた行動計画(令和6(2024)年 12 月障害者に対する偏見や差別のない共生社会の実現に向けた対策推進本部決定等)を踏まえて検討する必要がある。

また、公共交通事業者や施設管理者等における「心のバリアフリー」の3つの体现ポイント及び法令遵守の観点を踏まえた理解促進のあり方については、ガイドライン等への反映などを検討する。

さらに、バリアフリー基本構想に教育啓発特定事業を位置づけていない自治体に対し、今後の教育啓発特定事業を位置づける予定や心のバリアフリーの推進に係る取組状況等の調査、ヒアリングなどを行うことにより課題等を整理し検討する。なお、バリアフリー基本構想に教育啓発特定事業を位置づけている自治体についても、学校連携教育事業の具体的な取組状況を把握した上で課題等を検討する。

加えて、教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン及び実施マニュアルの周知徹底等を行う。

なお、小中学校などの教育現場における「心のバリアフリー」の理解促進については、文部科学省における今後の検討状況を把握する。

②ソフト面(理解度・接遇水準等)に関連する整備目標について

【現状と課題】

「心のバリアフリー」関連の整備目標については、令和2(2020)年度のバリアフリー法改正に伴い、令和3(2021)年度からの第3次バリアフリー整備目標において①「心のバリアフリー」の用語の認知度、②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の2つが設定されたところである。

現状を踏まえた課題として、「心のバリアフリー」の用語の認知度については、「心のバリアフリー」の体现ポイントの理解がどれくらいできているかが、心のバリアフリーの正しい理解の一つの側面であると考えられる。

同様に、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についても、現在の目標で良いかも含めて、考える必要がある。

また、現在の整備目標のアンケート対象者は、国民を対象としているが、事業者の社員の理解度や当事者からの評価についても検討課題である。

【対応方針】

対応方針として、「心のバリアフリー」の用語の認知度については、具体的に理解や行動ができているかを評価する方が重要であるとの意見を踏まえ、「心のバリアフリー」の3つの体现ポイントをベースとした指標に置き換えることとする。

また、「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」についても、3つの体现ポイントの指標に包含されることから、それに置き換えることとする。

なお、公共交通事業者等における社会的障壁の除去に関する理解促進、障害当事者からの評価等をはかるための指標のあり方について今後検討する。

③交通結節点における支援等を推進するための具体的な施策について

【現状と課題】

現状を踏まえた課題として、交通結節点については、様々な交通モードとの結節点があること、また、そこを利用する障害者においても障害に多様性があることから、特性や対応等を意識しながら、当事者や事業者がどうあるべきかを引き続き検討していく必要がある。

また、旅客支援等については、基本的に事業者ごとに行われているため、鉄道やバスなど複数の公共交通機関が乗り入れる交通結節点における乗換え・乗継ぎについては、高齢者、障害者等にスムーズな移動支援など事業者間で連携した取組が課題である。

【対応方針】

これらの対応方針としては、交通結節点における高齢者、障害者等の移動の連続性の配慮に関する調査(モデル駅の事例調査等)を実施し、実態を把握する。

また、交通結節点における旅客の移動支援に関する優良事例を他の交通事業者へ横展開等する。

上記により、事業者の実態を把握した上で、バリアフリー整備ガイドラインに反映を行う。

④外見からは分かりづらい障害への対応の推進について

【現状と課題】

現状を踏まえた課題として、知的・精神・発達障害・認知症及び内部障害、聴覚障害等には様々な障害特性があり、また、周囲の環境によって、障害になる場合やならない場合があることから、さらなる理解が必要である。

また、障害の特性を理解することだけでは実際の支援と結びつかないことがあるため、状況に合わせて当事者が求めている支援を把握して提供することが重要である。

さらに、幼少期から安心して外出できる機会をさらに創出するためには、ハード面だけでなくソフト面において、人的環境を適切に整備することが課題である。

加えて、既存の事例集に当事者から寄せられた意見を加えることや伝え方を工夫した表現とすることが必要となる。

【対応方針】

知的・精神・発達障害・認知症及び内部障害、聴覚障害等の外見からは分かりづらい障害について、個々の障害に関する交通事業者における対応などの事例収集を行い、ガイドライン等の個々の障害ごとの内容拡充について検討する。

(3) バリアフリー分野の ICT 活用・当事者参画の更なる推進のあり方

① バリアフリー分野の ICT 活用

【現状と課題】

これまでのバリアフリー政策においては、ハード面の整備を推進するとともに、役務提供等のソフト面の対策にも力を入れてきたが、他方で、昨今の情報通信技術(ICT)の進歩・普及はめざましく、これまでの日常生活を一変させているところ、現行の移動等円滑化の促進に関する基本方針においては、ICT 活用についてほとんど言及されていない。

バリアフリー分野において ICT を活用することで、より簡単にコミュニケーションを取ることができたり、人手不足等の課題を解消することができる一方で、様々な障害特性を前提とし、障害特性や程度に応じて選択できる等、誰もが取り残されないように ICT 活用を進めて行くべきであるが、ICT を使用する当事者や事業者における情報リテラシー不足が課題であるとともに、開発者側としても当事者との接点が少なく、使用者が何を求めているかの情報を得る機会が少ないことが課題である。例えば、現在公開されているアプリ等の中には、ユーザビリティが悪く使いにくいことや、同様の機能であっても提供する事業者によってインターフェースが異なっていることなどが課題として意見があがっているものもある。

さらに、駅構内アナウンスをスマートフォン上に多言語化・文字化できるサービスや、透明ディスプレイに文字化した音声情報を表示させ、相手の顔を見ながらコミュニケーションを取れる設備などの ICT の活用により、日常的な情報提供の手段は増えつつあるが、一方で輸送障害や災害時等の際に必要な情報が得られないということが課題として意見があがっている。

また、ICTを活用したコミュニケーション方法としては、電子掲示板などの一方的な情報発信を想定したものもあるが、必要に応じて会話や筆談等のような双方向のコミュニケーションが可能になることが望まれている。

MaaS に関しては、交通政策の観点から検討が進められており、今後も引き続き、障害者等が取り残されないよう注視する必要がある。

【対応方針】

バリアフリー分野における ICT 活用の進展を目指すに当たり、本とりまとめでは、公共交通サービス等における ICT を活用した情報提供・案内サービス・移動支援等を利用する場合を対象とし、AI 等の先進技術に関しては、今後も急速に発展することが予想されるため、引き続き実態把握に努めることとする。また、「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の下に、公共交通機関のウェブサイト等における情報提供については「ウェブサイト等における情報提供に関する WG」を、案内設備については「誘導案内標示検討 WG」を設置し、ガイドラインの記載内容の見直しを行うこととしている。

バリアフリー分野における ICT 活用の先進事例等の情報共有を行うため、情報提供の場として、国土交通省において定期的に開催している移動等円滑化評価会議等を活用し、最新の事例等について紹介するとともに、最新の情報を一括して確認することができるよう、国土交通省のホームページへの事例集掲載に取り組むこととする。また、本検討会の各委員の協力により、所属する当事者団体・事業者団体の各傘下会員らにも周知いただくこととする。

さらに、使用者が求めていること(ニーズ)を明確にするため、並行して当事者の困りごとの整理を進める。まずは、視覚障害者と車椅子使用者の公共交通における移動をモデルケースとして、令和7(2025)年度以降調査を始めるとともに、開発者に対しては、より良いサービスとするための有効な手段として、当事者参画の重要性について周知・啓発を行う。当事者参画は当事者からの意見聴取だけではなく、当事者が開発するという参画方法(障害者雇用、特例子会社等)もあることについても併せて周知していく。

②当事者参画の更なる推進

【現状と課題】

当事者参画は、障害のある人もない人も、互いに支え合い、地域で生き生きと明るく豊かに暮らしていける共生社会を推進していくために、障害当事者又はその家族等の支援者等がまちづくりや施設整備に参画することにより、障害当事者等だけではなく、その他の利用者にとってもより快適な共生社会の環境を整備することができる取組である。

現行の移動等円滑化の促進に関する基本方針には、施設及び車両等の整備や基本構想等の策定に当たって、障害者等の計画策定等への参画を得ることに努めることが重要である旨が記載されており、その取組が徐々に広がっているものの、当事者参画の取組を実施していない事例も少なくない。例えば、東京 2020 大会を契機として策定された「Tokyo2020 アクセシビリティガイドライン」や、同ガイドラインに沿って当事者参画の下で整備された新国立競技場のように、障害当事者等から高い評価を得ている事例がある一方で、施設のバリアフリー化に際し、当事者参画を実施せずに整備した結果、障害当事者等にとって使い勝手が優れないなどの問題が生じている事例もある。

そこで、当事者参画を推進するためには、その意義を明確にし、その必要性や効果について、施設管理者や障害当事者だけでなく、広く一般の方々が理解するとともに、障害当事者が幅広く、継続的に参画できる場を設けることが重要である。

【対応方針】

建築分野では、建築プロジェクトにおける当事者参画の自発的な実施を促進することを目的とした「建築プロジェクトの当事者参画ガイドライン」を策定している。

このような建築分野における取組を踏まえ、公共交通機関等その他の分野における当事者参画のあり方について引き続き整理を行うとともに、これまで行われてきた当事者参画の取組を継続的に調査し、各事例の進め方の特徴・留意点等について情報発信することで、当事者参画の意義の周知・啓発を行っていく。

4. 次期目標に関する考え方

(1)旅客施設

①鉄道駅及び軌道停留所

現行目標においては、

- ・ 1日当たりの平均利用者数 3,000 人以上の鉄軌道駅及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たりの平均利用者数 2,000 人以上の鉄軌道駅については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の

参考資料【資料 8】

整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、案内設備の設置、便所がある場合は高齢者障害者等用便所の設置等のバリアフリー化を行う。

- ・ この場合、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。
- ・ これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。
- ・ ホームドア又は可動式ホーム柵(以下「ホームドア等」という。)については、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、令和7(2025)年度までに 3,000 番線、このうち、1日当たりの平均利用者数が 10 万人以上の駅において 800 番線を整備する。
- ・ 高齢者、障害者等に迂回による過度な負担が生じないように、大規模な鉄軌道駅については、当該鉄軌道駅及び周辺施設の状況、当該鉄軌道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行う。
- ・ 車椅子使用者が単独で列車に乗降しやすい鉄軌道駅の整備を進めるため、駅施設及び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及び隙間の縮小を進める。

を掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの1日当たりの平均利用者数 3,000 人以上の鉄軌道駅及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たりの平均利用者数 2,000 人以上の鉄軌道駅(約 4,900 駅)において、例えば段差解消の実績は約 94%となっており、着実に整備が進んでいるものの、残りの約 6%については実質的に段差が解消されているが移動等円滑化基準に適合していないこと(スロープ勾配等)、今後予定している大規模改良工事と合わせて整備予定であること等の理由により施工が困難であること等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

また、ホームドア等については、令和5(2023)年度末までの実績は 2,647 番線と概ね順調に推移しており、これまでの推移を考慮すると、令和7(2025)年度までに目標は概ね達成できる見込みである一方、1日当たりの平均利用者数 10 万人以上の鉄軌道駅については、新型コロナウイルスの影響前の水準まで鉄道利用者数が回復しておらず、対象となる駅数自体が減少していることや、今後予定している大規模改良工事とあわせてホームドアを整備予定の駅があること等の理由から、令和5(2023)年度末時点の整備実績は 559 番線となっている。

次期目標においては、鉄軌道駅におけるバリアフリー化の指標として、障害者対応型券売機、拡幅改札口の整備を追加することとする。

そのうえで、1日当たりの平均利用者数 3,000 人以上の鉄軌道駅及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たりの平均利用者数 2,000 人以上鉄軌道駅のうちバリアフリー化されていない施設について、国、地方公共団体、鉄道事業者等の間でより一層の連携を図り、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て、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化する。

また、これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

ホームドア等については、目標を引き上げた上で、引き続き整備を推進することとしており、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、地域の支援の下、全体で 4,000 番線を整備する。そのうち、1 日当たりの平均利用者が 10 万人以上の駅については、900 番線を整備する。

また、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に、鉄軌道駅及び周辺施設の状況、鉄軌道駅の利用状況及び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行う。

車椅子使用者が単独で列車に乗降しやすい鉄軌道駅の整備を進めるため、駅施設及び車両の構造に応じて、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、プラットホームと車両乗降口の段差及び隙間の縮小を進めるべく、数値目標を新たに設定し、全体で 4,000 番線とする。

②バスターミナル

現行目標においては、

- ・ 3,000 人以上及び基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たり平均利用者数が 2,000 人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う。
- ・ これ以外のバスターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。

を掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末時点の実績は、段差の解消約 93%、視覚障害者誘導用ブロックの設置約 86%、案内設備の設置約 79%、高齢者障害者等用便所の設置約 72%となっており、着実に整備が進んでいるものの、令和7(2025)年度末の目標期間内に達成する見込みはない。これは、今後予定している施設の改良工事と合わせて整備予定であること等の理由により早急な施工が困難であること等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

次期目標においては、バスターミナルにおけるバリアフリー化の指標として、引き続き、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う、とする。

そのうえで、1日当たり平均利用者数が 2,000 人以上のバスターミナルについて、原則として全てバリアフリー化する。これにより、平均利用者数が 2,000 人以上である施設で利用者の約 93%をカバーすることとなる。これは、基本構想の生活関連施設に位置づけられた1日当たり平均利用者数が 2,000 人以上のバスターミナルはさほど多くなく、基本構想における生活関連施設と紐づけ、財源の有効活用の観点から他の施設との間で優先順位をつけて整備を進める必要性は乏しく、一律に目標の対象とし整備を推進していくことが適当であることによる。

さらに、これら以外のバスターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害

者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

③旅客船ターミナル

現行目標においては、

- ・ 2,000 人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化を行う。
- ・ 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は、地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化する。
- ・ 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を行う。

を掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化の実績は、例えば段差の解消については約 94%となっている。これは、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化はターミナルの建て替え工事等に合わせて整備する場合もあり、構造的に大改修が必要なものがあるが、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

次期目標においては、引き続き、現行目標に基づくバリアフリー化を推進するとともに、ハード面の対応が未達成の施設でのソフト対策の充実化について進める。

鉄軌道駅とは異なり、航路に関しては代替となる移動手段が少ないことや、埋立地に立地し工場等に囲まれている等の理由で、他の生活関連施設が通常徒歩で行われる距離に存在しないことも多く、基本構想における生活関連施設として位置づけにくいことから、基本構想とは紐付けない。

さらに、これら以外の旅客船ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

④航空旅客ターミナル

現行目標においては、

- ・ 2,000 人以上の施設については、原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、案内設備や高齢者障害者等用便所の設置のバリアフリー化を行う。
- ・ これ以外の航空旅客ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、その他の地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化を行う。

を掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの航空旅客ターミナルにおける段差の解消の実績は100%、案内設備の設置の実績は約95%となっているなど、高い水準となっている。

次期目標においては、引き続き、現行目標に基づくバリアフリー化を推進するとともに、これら以外の航空旅客ターミナルについても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、地域の実情を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

例えば、航空旅客ターミナルから二次交通までの段差の解消や視覚障害者用ブロックの整備、施設増改修時における障害のある当事者からの意見聴取を推奨目標とし、加え

て、目標の達成状況を確認する際、取組事例を収集し、その優良事例を航空旅客ターミナル施設事業者へ展開することで、更なるバリアフリー化を促進する。鉄軌道駅とは異なり、航空路に関しては代替となる移動手段が少ないことや、空港が航空機等の離着陸や待機等のために広大な土地を要するとともに航空機騒音も発生することから、他の生活関連施設が通常徒歩で行われる距離に存在しないことも多く、基本構想における生活関連施設として位置づけにくいことから、基本構想とは紐付けない。

(2)車両等

①鉄道車両及び軌道車両

現行目標においては、総車両数約 53,000 両のうち約 70%について、令和7(2025)年度までのバリアフリー化を掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績は約 60%となっており、順調に推移している。

次期目標においては、令和5(2023)年4月施行の新たなバリアフリー基準(新幹線の車両に加え特急車両の車椅子用フリースペース設置等の義務付け)への適合状況が約 57%(令和5(2023)年度末)であることを踏まえ、更なるバリアフリー化を進めて行くため、総車両数約 52,000 両についてのバリアフリー化率を約 80%へ引き上げることとする。

なお、車椅子用フリースペースについて、現行目標は、新幹線の車両に関してその整備を可能な限り速やかに進めることとしているところ、その後、バリアフリー基準に追加された特急車両に関しても、可能な限り速やかに整備を進める必要があることから、特急車両も含めた目標とする。

②乗合バス車両

現行目標においては、

- ・ 総車両数約6万台から乗合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(以下「適用除外認定車両」という)約1万台を除いた約5万台のうち、約 80%について、令和7(2025)年度までにノンステップバスとする。
- ・ 適用除外認定車両については、その約 25%をリフト付きバス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、可能な限りバリアフリー化する。
- ・ 指定空港(1日当たりの平均的な利用者数が 2,000 人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設)へのバス路線の運行系統の総数の約 50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。

を掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績は、ノンステップバスが約 71%、空港アクセスバスが約 41%となっており、これらは目標にはわずかに未達となるものの、概ね順調に推移している。一方リフト付きバス等は約 9%となっているが、残りの約 16%については、リフト付きバス等の車両が通常の車両価格より高額であること、乗降時にリフトやスロープを展開するために必要なスペースを確保しなければならないこと等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

次期目標においては、乗合バス車両のバリアフリー化を更に推進するため、総車両数から適用除外認定車両を除いた車両数に占めるノンステップバスの割合を約 90%へ、

指定空港(1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設)へのバス路線の運行系統の総数に占める割合を約60%へ、それぞれ引き上げる。

また、適用除外認定車両については、引き続き、その約25%をリフト付きバス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、可能な限りバリアフリー化することとしながら、運行系統別の導入状況についても、進捗状況を確認していく。

③貸切バス車両

現行目標においては、令和7(2025)年度までに、約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバス等を導入することを掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績は、1,229台となっており、残りの約900台については、それらの車両が通常の車両価格より高額であること等によるものであり、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。

次期目標においては、引き続き、約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

④タクシー車両

現行目標においては、令和7(2025)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を含む。)を導入することと、各都道府県における総車両数の約25%をユニバーサルデザインタクシーとすることを掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績は、52,553台、達成都道府県は47都道府県中4県(約9%)となっており、目標年度中の目標達成は困難な見込みである。

次期目標においては、引き続き、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を含む。)を導入することと、各都道府県における総車両数の約25%をユニバーサルデザインタクシーとすることを目標とし、バリアフリー化を推進する。

⑤船舶

現行目標においては、

- ・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総隻数約700隻のうち約60%をバリアフリー化する。
- ・1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船舶については、船舶の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する。
- ・これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

を掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績は、総隻数約700隻のうち約58%となっており、令和7(2025)年度中に達成する見込みとなっているが、2,000人以上である旅客船ターミナルに就航する船舶については、約63%となっている。

次期目標においては、船舶のバリアフリー化を更に推進するため、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総隻数約 700 隻に占める旅客船のバリアフリー化率を約 70%へ引き上げる。

特に、1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船舶については、国、旅客船事業者等の間でより一層の連携のもと、可能な限りバリアフリー化することとする。

さらに、これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りバリアフリー化する。

⑥航空機

現行目標においては、原則として全ての航空機のバリアフリー化を掲げて取り組んできているところ、令和3(2021)年度に達成し、令和5(2023)年度末においても引き続き達成している。

航空機におけるバリアフリー設備については、現状、実現可能な範囲で導入されており、次期目標においても、引き続き同水準に適合した航空機の導入を進めることとし、原則として全ての航空機のバリアフリー化を推進することとする。

(3)道路

現行目標においては、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路(約 4,450km)の約 70%について、令和7(2025)年度までにバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績は約 71%となっている。

次期目標においては、道路のバリアフリー化を更に推進するため、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約 4,450km のバリアフリー化率を約 77%へ引き上げることとする。

(4)都市公園

現行目標においては、子どもから高齢者、障害者等の多くの方が利用する規模の大きい概ね 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。)約 9,000 箇所のうち約 70%、駐車場約 6,000 箇所のうち約 60%、便所約 9,000 箇所のうち約 70%のバリアフリー化を掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績は、園路及び広場が約 64%、駐車場が約 56%、便所が約 64%となっており、引き続きバリアフリー化を進める必要がある。これは、効率的な事業実施の観点から、施設の老朽化対策に合わせてバリアフリー化工事をする場合が多く、予算制約の中で、老朽化対策が優先される遊具等に比べて、進捗が遅れていることが考えられる。

次期目標について、目標値を設定している3施設については公園施設の中でもバリアフリー化の必要性が高い施設であり、引き続き普及の取組を続ける必要があることから、現行目標を継続する。

(5)路外駐車場

現行目標においては、令和7(2025)年度末までに特定路外駐車場の約 75%についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末)

の実績は、約 75%であり、目標値を前倒しで達成している。

令和6(2024)年度に省令改正(令和7(2025)年6月1日施行)により特定路外駐車場の車椅子利用者用駐車施設の設置数の最低義務基準を、従来の1以上から当該駐車施設の数の2%以上(駐車施設の数が 200 以下の場合。200 超の場合は当該駐車施設の数の1%+2以上)とした。

新たな基準による特定路外駐車場のバリアフリー化率は令和5(2023)年度末時点で約 29%であり、第4次目標においては改修や新設を考慮して令和12(2030)年度末までに約 35%を目指す。

(6)建築物

現行目標においては、床面積の合計が 2,000m²以上の特別特定建築物(公立小学校等を除く。以下同じ。)の総ストックの約 67%についてバリアフリー化することを掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績は、約 64%となっており、令和7(2025)年度には目標をやや下回る見込みである。

次期目標においては、特別特定建築物のバリアフリー化を更に推進するため、床面積の合計が 2,000m²以上の特別特定建築物のバリアフリー化率を約 70%へ引き上げる。

さらに、建築プロジェクトにおける当事者参画の自発的な実施を促進するため、2,000 m²以上の国・都道府県・政令市の特別特定建築物の公共建築工事について、令和12(2030)年度末までに、原則としてすべての工事で当事者参画を実施することを目指す。

また、床面積の合計が 2,000m²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制定の促進、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するほか、公立小学校等については、引き続き文部科学省において目標を定め、高齢者障害者等用便房やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を行う。

(7)信号機等

現行目標においては、

- ・重点整備地区内の主要な生活関連経路(以下「主要な生活関連経路」という。)を構成する道路に設置されている信号機等については、原則として全ての道路において、音響信号機、高齢者等感應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バリアフリー化を実施する。
- ・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、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、原則として全ての部分において、音響信号機及びエスコートゾーンを設置する。

ことを掲げて取り組んできているところ、令和5(2023)年度末までの実績について、前者は約 99%と目標をほぼ達成しているほか、約 66%の後者も令和7(2025)年度末には目標を概ね達成できる見込みとなっている。

今後、更に基本構想が作成されていくことが想定され、それに伴い、整備対象箇所も増加していくことから、次期目標においても、引き続き、前記2つの目標を設定すること

とする。

その他、基本構想の作成状況や地域の実情に鑑み、主要な生活関連経路を構成する道路以外においても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて可能な限り信号機等のバリアフリー化を推進する。

(8)移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想

基本構想等は、市町村が中心となり、施設単体ではなく、施設間を結ぶ経路を含めた主としてハード面での面的なバリアフリー化を促進するために設けられた制度である。国土交通省は、基本構想等の作成促進に向けて、ガイドラインの作成・周知や、自治体向けのセミナー等の開催、個別の働きかけ等を実施してきたところである。

令和 6(2024)年度末時点で、マスタープランは 50 自治体、基本構想は 334 自治体において、それぞれ作成されており、現在作成中や今後作成予定の市町村も一定程度存在する。

基本構想等は、引き続き作成を促進する必要があることから、基本構想等の作成自治体数の目標値は、現行の目標値を据え置き、マスタープランの作成自治体数については、約 350 自治体(約 1,740 の全自治体数の約2割に相当)とし、基本構想の作成自治体数については、約 450 自治体(1日当たり平均利用者数が 2,000 人以上である鉄軌道駅及びバスターミナルが所在する市町村数である約 730(平成 29(2017)年度時点)の約6割に相当)とする。なお、マスタープラン未作成の自治体であっても、基本構想において、自治体全域を対象にバリアフリーまちづくりの方針(基本的な方針、バリアフリー化を進めるべき地区、生活関連施設、生活関連経路含)、心のバリアフリーに関する事項を位置づけている自治体は、マスタープランの作成自治体数に含めることとする。

また、基本構想等の作成だけでなく、基本構想等作成後の当事者参画や継続的な取組を評価するため、スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合に関する整備目標を新たに設けることとし、具体的には、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(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または基本構想等の見直し等(既存の基本構想等と別の地区における基本構想等の作成や、基本構想作成後のマスタープランの作成、マスタープラン作成後の基本構想の作成を含む)を実施している自治体(直近5年以内に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。))の割合を約 60%(令和 6(2024)年度末時点の現状値:約 30%)とする。

(9)移動等円滑化に関する国民の理解と協力(「心のバリアフリー」)

現行目標においては、令和7(2025)年度までに、①「心のバリアフリー」という用語の認知度について約 50%とする、②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について原則として約 100%とするという2つの目標を設定しており、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ことを掲げて取り組んでいるところ。

令和6(2024)年度末までの実績は、「心のバリアフリー」の用語の認知度は約 23%、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は約 85%となっている。これは、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」

という言葉そのものと「心のバリアフリー」を体現する行動ともに接する機会が減ったこと等が要因となっている。

次期目標においては、引き続き、国、地方公共団体、施設管理者が連携して教育活動、広報活動等を行うことにより、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。

なお、「心のバリアフリー」の用語の認知度については、「心のバリアフリー」の3つの体現ポイントである①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、②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、③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力を取る力を養い、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、に沿った理解や行動ができているかを評価する方が重要であるとの有識者等からの意見から、「心のバリアフリー」の3つの体現ポイントをベースとした指標に置き換えることとする。

また、「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」についても、3つの体現ポイントの指標に包含されることから、同様に置き換えることとする。

新たな目標設定として、①「障害の社会モデル」の理解度について、令和6(2024)年10月に国土交通省が実施した「公共交通機関を利用する際の配慮について」の結果である約47%の現状を踏まえ、約60%とする目標値を設定する。②障害のある人へ支援をしようとする人の割合、③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について、現行の整備目標である「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」の目標値を「原則として約100%」に設定している現状を踏まえ、原則として約100%とする目標値を設定する。

5. 継続的な課題

今回、これまで本検討会や「移動等円滑化評価会議」等の場においていただいた当事者や有識者からのご意見を踏まえて主要課題を設定し、集中的かつ継続的に議論を行うことで、各主要課題の対応方針について整理を行った。本とりまとめを踏まえて、引き続き検討を行うことで、課題の解決に近づいていくものと考えている。課題の検討に当たっては、社会の変化や技術の進展に伴い、課題や解決策が変わる可能性があることを念頭に置く必要がある。また、他省庁所管の高齢者・障害者等関連施策の内容を踏まえて検討することも重要である。

一方で、既存の施設及び車両等に関しては、バリアフリー化に努めるよう推進しているものの、改修費用や使用しながらの工事等の問題により、バリアフリー化が進まない点が課題である。これ以外にも、これまで頂いたご意見の中には、個別のモードに関する課題ではあるが、検討に一定の期間を要するものや、これまでも推進・検討してきているが、引き続き検討を要するものが残されている。主なものを以下に示す。

今後、国土交通省においては、これらの課題の解決に向けて重点的な検討が行われることを期待する。

参考資料【資料 8】

- (1) 無人駅における利用者の特性に応じた対応の検証
- (2) 離島等の小規模旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化の推進
- (3) 小規模建築物やテナント部分のバリアフリー化の推進
- (4) 賃貸共同住宅のバリアフリー化の推進
- (5) ウェブによる乗車船券等の予約・決済の充実
- (6) 知的・精神・発達障害等における視覚・聴覚等過敏への対応のあり方

また、以下の車両等に関しては、コスト面を含む更なる技術開発を促進することでよりバリアフリー化が進むことが期待されるため、引き続き実態把握に努める。

- (1) バス・タクシー
- (2) 旅客船
- (3) 航空機

以上

参考資料【資料8】

【参考】バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会 構成員（令和7年5月時点）

氏名	所属等
秋山 哲男	中央大学研究開発機構 機構教授
石塚 裕子	東北福祉大学 教授
北川 博巳	近畿大学 准教授
佐藤 克志	日本女子大学 教授
菅原 麻衣子	東洋大学 教授
高橋 儀平	東洋大学 名誉教授
新田 保次	大阪大学 名誉教授
丹羽 菜生	中央大学研究開発機構 機構准教授
松田 雄二	東京大学大学院 准教授
有田 芳子	主婦連合会 参与
安藤 光徳	公益社団法人 認知症の人と家族の会 理事
今村 登	特定非営利活動法人 全国自立生活センター協議会 政策委員会委員長
大竹 浩司	一般財団法人 全日本ろうあ連盟 理事
大藪 定信	公益財団法人 全国老人クラブ連合会 政策委員会幹事
岡本 敏美	社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 副会長
倉本 雅代子	社会福祉法人 全国重症心身障害児(者)を守る会 政策委員
グリーズデイル・ バリージョシュア	アクセシブルジャパン 主宰者
小島 幸子	一般社団法人 全国手をつなぐ育成会連合会 副会長
小幡 恭弘	公益社団法人 全国精神保健福祉会連合会 事務局長
小林 光雄	公益社団法人 全国脊髄損傷者連合会 副代表理事
佐藤 聡	特定非営利活動法人 DPI 日本会議 事務局長
瀬立 モニカ	一般社団法人 日本パラリンピアンズ協会 理事
松田 妙子	特定非営利活動法人 せたがや子育てネット 代表理事 NPO 法人 子育てひろば全国連絡協議会 理事
三澤 一登	一般社団法人 日本発達障害ネットワーク 副理事長
三宅 隆	社会福祉法人 日本視覚障害者団体連合 常務理事
八藤後 猛	特定非営利活動法人 日本障害者協議会 監事、協議員
渡部 安世	一般社団法人 全日本難聴者・中途失聴者団体連合会 部員
小玉 真	東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 モビリティ戦略部門 企画戦略ユニットリーダー
山下 直輝	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当課長
久保 聡志	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 CS 戦略部 担当部長
西尾 佳章	一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
高橋 芳則	公益社団法人 日本バス協会 常務理事

参考資料【資料 8】

熊谷 敦夫	一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等統括 一般社団法人 全国福祉輸送サービス協会 専務理事
浅沼 卓	一般社団法人 日本旅客船協会 常務理事
尾崎 綾	定期航空協会 次長
日巻 博文	一般社団法人 全国空港事業者協会 常務理事
荒井 昭雄	一般社団法人 全日本駐車協会 専務理事
小林 由人	一般社団法人 日本ホテル協会 事務局長
安藤 恒次	一般社団法人 日本ビルディング協会連合会 常務理事
村上 哲也	一般社団法人 日本ショッピングセンター協会 参与(公共政策)
大澤 良介	全国商工会連合会 産業政策部 産業政策課 課長
澤田 大輔	公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団 企画調査部 部長

※敬称略