

## バス車両のバリアフリー化について

(令和4年3月末現在)

### ○乗合バス車両

#### 【バリアフリー化の目標】

移動等円滑化の促進に関する基本方針において、乗合バス車両(現時点においては、総車両数約6万台)については、「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%に当たる約4万台について、令和7年度までに、ノンステップバスとする。」とされている。

(単位:台)

区分	ノンステップバス (注1)			対象 車両数 (注4)	リフト付バス又はスロープ付バス (注2)			適用除外認 定車両数 (注5)
	車両数	割合比	指数(注3)		車両数	割合比	指数(注4)	
平成22年度末	16,534	35.5%	100.0	46,555	379	3.0%	100.0	12,640
平成23年度末	17,661	38.4%	106.8	46,025	438	3.3%	115.6	13,075
平成24年度末	18,672	41.0%	112.9	45,495	485	3.6%	128.0	13,499
平成25年度末	19,883	43.9%	120.3	45,329	559	3.9%	147.5	14,488
平成26年度末	21,074	47.0%	127.5	44,874	856	5.7%	225.9	15,105
平成27年度末	22,665	50.1%	137.1	45,228	895	5.9%	236.1	15,124
平成28年度末	24,241	53.3%	146.6	45,467	868	5.8%	237.7	14,962
平成29年度末	26,002	56.0%	157.3	46,406	730	5.2%	192.6	14,116
平成30年度末	27,574	58.8%	166.8	46,872	696	5.1%	183.6	13,530
令和元年度末	29,373	61.2%	177.7	48,025	746	5.5%	196.8	13,517
令和2年度末	29,489	63.8%	178.4	46,226	674	5.8%	177.8	11,688
令和3年度末	29,779	65.5%	180.1	45,496	661	6.0%	174.4	10,961

(注1)「ノンステップバス」は床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。

(注2)「リフト付バス又はスロープ付バス」は、中扉に設けられたリフト又はスロープを使って、主に車いす使用者の乗降を円滑に行うことができるバスをいう。

(注3)「指数」は、移動等円滑化の促進に関する基本方針が改正された平成22年度末を100とする。

(注4)「対象車両数」は、乗合バスの総車両数から適用除外認定車両(注5)を除いた数とする。

(注5)「適用除外認定車両」は、構造又は運行の態様によりバリアフリー法の規定によらない特別の事由があると認定したバスをいう。

### ○貸切バス車両

#### 【バリアフリー化の目標】

移動等円滑化の促進に関する基本方針において、貸切バス車両については、「令和7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を導入する。」とされている。

(単位:台)

区分	計	バリアフリー化			
		ノンステッ プバス	リフト付き バス	スロープ付 きバス	その他の 車両
令和2年度末	1,066	304	495	267	0
令和3年度末	1,157	356	545	256	0

※ 貸切バスの令和2年度末実績値については、再集計の結果、過去に公表した数値から修正している。

### ○空港アクセスバス

#### 【バリアフリー化の目標(参考)】

移動等円滑化の促進に関する基本方針における次期目標において、空港アクセスバス車両については、「令和7年度までに、指定空港へアクセスする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運行する。」とされている。

	平日・土日祝			平日			土日祝		
	対象運行系統数	割合比	総運行系統数	対象運行系統数	割合比	総運行系統数	対象運行系統数	割合比	総運行系統数
令和3年度末	62系統	37.6%	165系統	60系統	36.4%	165系統	61系統	37.0%	165系統

## バスターミナルのバリアフリー化について

(令和4年3月末現在)

### 【バリアフリー化の目標】

(平成23年度から令和2年度までの目標)

1日当たりの平均的な利用者数が3千人以上であるバスターミナルについては、令和2年度までに、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、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、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、移動等円滑化を可能な限り実施する。

バスターミナルの段差への対応施設数

区分	項目	総施設数	1日当たりの利用者数が3千人以上の施設数	段差が解消されている施設数 (移動円滑化基準第4条に適合)	
				総施設数	3千人以上の施設数
	平成23年度	158	51	84(53.2%)	41(80.4%)
	平成24年度	155	52	85(54.8%)	43(82.7%)
	平成25年度	154	50	87(56.5%)	41(82.0%)
	平成26年度	150	49	86(57.3%)	41(83.7%)
	平成27年度	150	48	87(58.0%)	43(89.6%)
	平成28年度	146	46	85(58.2%)	42(91.3%)
	平成29年度	140	47	82(58.6%)	44(93.6%)
	平成30年度	136	47	83(61.0%)	44(93.6%)
	令和元年度	136	41	84(61.8%)	39(95.1%)
	令和2年度	127	36	83(65.4%)	34(94.4%)

(注)バスターミナルとは、一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車ターミナルであり、旅客の乗降のため事業用自動車を同時に2両以上停留させることを目的として設置した施設であって、道路の路面その他の一般交通の用に供する場所を停留所として使用するもの以外のものである。

(令和3年度から令和7年度までの目標)

1日当たりの平均利用者数3千人以上の施設に加え、基本構想における重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた1日当たりの平均利用者数が2千人以上3千人未満の施設を、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。また、これ以外のバスターミナルについても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実施する。

バスターミナルの段差への対応施設数

区分	項目	総施設数	1日当たりの平均利用者数が3千人以上の施設及び1日当たりの平均利用者数が2千人以上3千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数	段差が解消されている施設数 (移動円滑化基準第4条に適合)	
				総施設数	1日当たりの平均利用者数が3千人以上の施設及び1日当たりの平均利用者数が2千人以上3千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数
	令和3年度	125	42	84(67.2%)	39(92.9%)

【参考】バスターミナルのエレベータ・エスカレータ設置施設数(総数:1日当たりの利用者数が3千人以上の施設)

区 分	1日当たりの利用者数が3千人以上の施設のうちターミナルが1階以外に設置されている施設	エレベータを設置している施設数		エスカレータを設置している施設数	
			割合(%)		割合(%)
平成30年度末	9	8	88.9%	7	77.8%
令和元年度末	7	7	100.0%	6	85.7%
令和2年度末	6	6	100.0%	5	83.3%

(注)1日当たりの利用者数が3千人以上の施設のうちターミナルが1階以外に設置されている施設に対するエレベータ、エスカレータのいずれか、又はその両方を設置している施設の割合は100%である。

バスターミナルのエレベータ・エスカレータ設置施設数

(総数:1日当たりの平均利用者数が3千人以上の施設及び基本構想における重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた1日当たりの平均利用者数が2千人以上3千人未満の施設)

区 分	1日当たりの平均利用者数が3千人以上の施設及び基本構想における重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた1日当たりの平均利用者数が2千人以上3千人未満の施設のうちターミナルが1階以外に設置されている施設	エレベータを設置している施設数		エスカレータを設置している施設数	
			割合(%)		割合(%)
令和3年度末	8	7	87.5	7	87.5

(注)1日当たりの利用者数が3千人以上の施設及び基本構想における重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた1日当たりの平均利用者数が2千人以上3千人未満の施設に対するエレベータ、エスカレータのいずれか、又はその両方を設置している施設の割合は100%である。

## 福祉タクシー車両の導入状況について

(令和4年3月末現在)

### 【バリアフリー化の目標】

タクシー車両については、「令和7年度までに、約9万台の福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む。)を導入する。」とされている。

※福祉タクシーとは、道路運送法第3条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のことをいう。

(単位:台)

区分	寝台専用車 (注2)	車椅子専用車 (注3)	兼用車 (注4)	回転シート等 (注5)	計 (注1、注6)
平成22年度末	526 (19)	8,696 (4,416)	2,259 (110)	775 (170)	12,256 (4,715)
平成23年度末	549 (28)	9,437 (4,899)	2,417 (110)	696 (167)	13,099 (5,204)
平成24年度末	534 (31)	10,177 (5,286)	2,493 (83)	652 (146)	13,856 (5,546)
平成25年度末	520 (38)	10,304 (5,351)	2,572 (88)	582 (148)	13,978 (5,625)
平成26年度末	499 (42)	11,032 (5,515)	2,568 (75)	545 (133)	14,644 (5,765)
平成27年度末	507 (52)	11,212 (5,660)	2,810 (115)	497 (124)	15,026 (5,951)
平成28年度末	526 (56)	11,253 (5,620)	2,889 (101)	460 (119)	15,128 (5,896)
平成29年度末	530 (64)	16,277 (5,404)	2,876 (114)	430 (116)	20,113 (5,698)
平成30年度末	484 (67)	24,893 (4,954) [12,533]	2,799 (90)	426 (120)	28,602 (5,231) [12,533]
令和元年度末	855 (234)	32,638 (4,939) [21,736]	3,113 (83)	458 (107)	37,064 (5,363) [21,736]
令和2年度末	866 (277)	36,629 (5,473) [25,878]	3,501 (130)	468 (122)	41,464 (6,002) [25,878]
令和3年度末	823 (211)	37,518 (5,225) [29,657]	3,795 (102)	486 (111)	42,622 (5,649) [29,657]

(注1) ( )内は軽自動車、[ ]内はユニバーサルデザインタクシーで内数である。

(注2) 「寝台専用車」は、寝台を使用している者のみを輸送することができる車両のことをいう。

(注3) 「車椅子専用車」は、車椅子使用者のみを輸送することができる車両のことをいう。

(注4) 「兼用車」は、寝台を使用している者及び車椅子使用者のいずれも輸送することができる車両のことをいう。

(注5) 「回転シート等」は、座席が回転等することにより、高齢者、障害者等が円滑に乗降することが可能な車両のことをいう。

(注6) 本集計の車両数については、基本方針の対象となる福祉タクシー車両についてのみ計上している。

## UDタクシー車両の導入状況について

(令和4年3月末現在)

## 【バリアフリー化の目標(参考)】

今次目標においては、「令和7年度までに、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。」とされている。

都道府県	事業者数	UD車両		総車両数
		車両数	割合	
北海道	339	1,267	13.3%	9,493
青森	102	164	6.9%	2,390
岩手	134	58	2.9%	2,020
宮城	171	165	4.6%	3,562
秋田	73	40	3.7%	1,082
山形	82	86	7.3%	1,185
福島	143	174	8.2%	2,127
茨城	213	91	3.6%	2,561
栃木	97	153	9.2%	1,669
群馬	61	69	4.8%	1,449
埼玉	188	960	16.9%	5,668
千葉	184	1,018	18.2%	5,587
東京	416	15,303	50.2%	30,479
神奈川	173	1,516	15.8%	9,600
山梨	74	64	7.8%	823
新潟	112	173	7.0%	2,484
富山	46	112	14.6%	769
石川	70	119	7.0%	1,702
長野	106	130	5.6%	2,321
福井	48	82	9.7%	842
岐阜	52	184	10.6%	1,735
静岡	115	572	12.8%	4,481
愛知	138	1,670	22.2%	7,508
三重	47	87	7.7%	1,135
滋賀	29	73	6.7%	1,089
京都	76	576	9.8%	5,866
大阪	223	1,054	7.2%	14,642
兵庫	202	472	7.3%	6,463
奈良	57	50	5.0%	1,006
和歌山	59	83	6.3%	1,321
鳥取	29	207	34.4%	601
島根	99	37	3.7%	1,007
岡山	148	143	4.9%	2,913
広島	233	314	6.1%	5,140
山口	113	52	2.4%	2,204
徳島	93	8	0.9%	928
香川	75	33	2.3%	1,406
愛媛	150	61	3.3%	1,871
高知	111	56	5.4%	1,040
福岡	256	961	11.0%	8,727
佐賀	42	78	7.8%	1,006
長崎	128	137	5.9%	2,324
熊本	146	109	3.8%	2,892
大分	78	259	13.3%	1,951
宮崎	41	70	3.8%	1,844
鹿児島	123	130	4.3%	3,046
沖縄	133	437	12.6%	3,466
全国	5,828	29,657	16.9%	175,425

## ノンステップバス等の車両数の推移

(単位:台)

年度末	うち ノンステップバス(注2、5)				低床バス(注1、5) (基準適合車両)			リフト付バス等(注3)			対象 車両数 (D)	乗合バス 総車両数 (E) (注6)
	車両数 (A)	対象車両数比 (A/D)	総車両数比 (A/E)	指数 (注4)	車両数 (B)	総車両数比 (B/E)	指数 (注4)	車両数 (C)	総車両数比 (C/E)	指数 (注4)		
H5	-	-	-	-	71	0.1%	-	95	0.2%	-	-	63,263
H6	-	-	-	-	150	0.2%	-	141	0.2%	-	-	62,568
H7	-	-	-	-	231	0.4%	-	171	0.3%	-	-	61,861
H8	19	-	0.0%	-	461	0.8%	-	235	0.4%	-	-	61,171
H9	145	-	0.2%	-	840	1.4%	-	260	0.4%	-	-	60,354
H10	433	-	0.7%	-	1,395	2.3%	-	278	0.5%	-	-	59,426
H11	840	-	1.4%	-	2,115	3.6%	-	290	0.5%	-	-	58,689
H12	1,289	-	2.2%	100.0	2,877	4.9%	100.0	326	0.6%	100.0	-	58,348
H13	2,294	-	3.9%	178.0	5,105	8.8%	177.4	407	0.7%	124.8	-	58,273
H14	3,835	-	6.5%	297.5	8,095	13.8%	281.4	488	0.8%	149.7	-	58,801
H15	5,432	-	9.3%	421.4	10,492	18.0%	364.7	564	1.0%	173.0	-	58,335
H16	6,974	-	12.0%	541.0	13,144	22.6%	456.9	605	1.0%	185.6	-	58,119
H17	8,639	-	14.8%	670.2	16,237	27.8%	564.4	682	1.2%	209.2	-	58,430
H18	10,389	-	17.7%	806.0	19,434	33.1%	675.5	714	1.2%	219.0	-	58,735
H19	12,216	-	20.3%	947.7	22,578	37.5%	784.8	745	1.2%	228.5	-	60,252
H20	13,822	-	23.0%	1,072.3	25,038	41.7%	870.3	800	1.3%	245.4	-	59,973
H21	15,298	-	25.8%	1,186.8	27,177	45.8%	944.6	839	1.4%	257.4	-	59,359
H22	16,534	35.5%	27.9%	1,282.7	29,216	49.4%	1,015.5	904	1.5%	277.3	46,555	59,195
H23	17,661	38.4%	29.9%	1,370.1	30,912	52.3%	1,074.5	941	1.6%	288.7	46,025	59,100
H24	18,672	41.0%	31.7%	1,448.6	32,419	55.0%	1,126.8	1,012	1.7%	310.4	45,495	58,994
H25	19,883	43.9%	33.2%	1,542.5	33,899	56.7%	1,178.3	1,064	1.8%	326.4	45,329	59,817
H26	21,074	47.0%	35.1%	1,634.9	35,346	58.9%	1,228.6	966	1.6%	296.3	44,874	59,979
H27	22,665	50.1%	37.6%	1,758.3	37,058	61.4%	1,288.1	962	1.6%	295.1	45,228	60,352
H28	24,241	53.3%	40.1%	1,880.6	38,521	63.7%	1,338.9	971	1.6%	297.9	45,467	60,429
H29	26,002	56.0%	43.0%	2,017.2	39,875	65.9%	1,386.0	868	1.4%	266.3	46,406	60,522
H30	27,574	58.8%	45.7%	2,139.2	40,878	67.7%	1,420.9	862	1.4%	264.4	46,872	60,402
R元	29,373	61.2%	47.7%	2,278.7	42,802	69.5%	1,487.7	746	1.2%	228.8	48,025	61,542
R2	29,489	63.8%	50.9%	2,287.7	41,932	72.4%	1,457.5	674	1.2%	206.7	46,226	57,914
R3	29,779	65.5%	52.7%	2,310.2	42,077	74.5%	1,462.5	661	1.2%	202.8	45,496	56,457

(注1) 「低床バス(基準適合車両)」は、床面の地上面からの高さは65cm以下であって、スロープ板及び車いすスペースを1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は80cm以上であること等、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。

(注2) 「ノンステップバス」は床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。

(注3) 「リフト付バス」は、中扉に設けられたリフトを使って、主に車いす使用者の乗降を円滑に行うことができるバスをいう。なお、適合除外認定車両以外のリフト付きバスも含む。

(注4) 指数は、交通バリアフリー法が制定された平成12年度を100とする。

(注5) 低床バス及びノンステップバスについては、バリアフリー法の移動等円滑化基準の適合車両のみ掲載した。

(注6) 乗合バス総車両数は、移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を含む速報値。

## 都道府県別移動円滑化基準適合車両導入状況

都道府県	総車両数 (台)	対象車両数 (台)	基準適合車両数(台)		導入比率(%)	
			合計	ノンステップ	基準適合車両 総車両数比	ノンステップ 対象車両数比
北海道	3,290	2,526	2,207	1,092	67.1%	43.2%
青森	624	512	414	198	66.3%	38.7%
岩手	765	513	466	190	60.9%	37.0%
宮城	1,252	972	888	655	70.9%	67.4%
秋田	545	325	301	120	55.2%	36.9%
山形	308	179	173	119	56.2%	66.5%
福島	847	608	481	352	56.8%	57.9%
茨城	1,017	769	753	562	74.0%	73.1%
栃木	497	418	387	244	77.9%	58.4%
群馬	404	306	269	226	66.6%	73.9%
埼玉	1,984	1,808	1,792	1,573	90.3%	87.0%
千葉	1,935	1,521	1,460	963	75.5%	63.3%
東京	8,738	7,234	7,207	6,432	82.5%	88.9%
神奈川	4,200	4,046	4,028	3,046	95.9%	75.3%
山梨	296	225	219	127	74.0%	56.4%
新潟	1,105	845	754	418	68.2%	49.5%
富山	345	216	181	162	52.5%	75.0%
石川	538	459	451	295	83.8%	64.3%
長野	855	553	365	191	42.7%	34.5%
福井	278	215	194	173	69.8%	80.5%
岐阜	625	520	481	225	77.0%	43.3%
静岡	1,397	1,285	1,216	805	87.0%	62.6%
愛知	2,157	1,919	1,915	1,662	88.8%	86.6%
三重	746	579	494	273	66.2%	47.2%
滋賀	436	352	330	187	75.7%	53.1%
京都	1,665	1,555	1,540	1,274	92.5%	81.9%
大阪	2,922	2,383	2,371	1,675	81.1%	70.3%
兵庫	2,212	1,847	1,802	1,230	81.5%	66.6%
奈良	639	470	470	347	73.6%	73.8%
和歌山	310	211	175	131	56.5%	62.1%
鳥取	283	206	199	183	70.3%	88.8%
島根	336	251	196	180	58.3%	71.7%
岡山	619	476	371	144	59.9%	30.3%
広島	1,756	1,339	1,232	705	70.2%	52.7%
山口	654	510	492	402	75.2%	78.8%
徳島	285	209	179	162	62.8%	77.5%
香川	400	187	162	148	40.5%	79.1%
愛媛	473	336	257	191	54.3%	56.8%
高知	327	226	128	85	39.1%	37.6%
福岡	2,721	2,184	2,128	807	78.2%	37.0%
佐賀	366	290	263	165	71.9%	56.9%
長崎	1,403	1,104	734	384	52.3%	34.8%
熊本	919	560	514	412	55.9%	73.6%
大分	556	369	271	107	48.7%	29.0%
宮崎	385	330	202	129	52.5%	39.1%
鹿児島	1,245	1,001	444	234	35.7%	23.4%
沖縄	797	547	521	394	65.4%	72.0%
合計	56,457	45,496	42,077	29,779	74.5%	65.5%

(注1)「対象車両数」は、乗合バス総車両数から移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を除いた数とする。

(注2)営業所所在の都道府県毎に分けて車両数を算出している。