

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

背景

- 現行の基本方針におけるバリアフリー化の目標は令和2年度までの期限となっていることから、「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、**次期目標をとりまとめ**。

(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)

次期目標の設定に向けた見直しの視点

- ・現行目標においては、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。
- ・次期目標については、**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

- ・現行目標期間: 平成23年度(2011年度)から令和2年度(2020年度)までの10年間
- ・次期目標期間: 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、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、**おおむね5年間**^(※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おける次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

(赤字下線: 現行目標からの追加・変更)

			2019年度末 (現状(速報値))	2025年度末までの目標
鉄軌道	鉄軌道駅 (※1)	段差の解消	92%	○バリアフリー指標として、 <u>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)の設置を追加</u> ○3,000人以上/日の施設及び <u>基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設</u> を原則100% ○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 ○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 <u>※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</u> <u>※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</u>
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		<u>案内設備(※2)</u>	<u>74%</u>	
		障害者用トイレ(※3)	89%	
	ホームドア・可動式ホーム柵	858駅	<u>○駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、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、全体で3,000番線</u> <u>○うち、10万人/日以上駅は800番線</u>	
	鉄軌道車両(※4)		75%	<u>○約70%</u> <u>※令和2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箇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</u> <u>※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</u>
バス	バスターミナル(※1)	段差の解消	95%	バリアフリー指標として、 <u>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)の設置を追加</u> ○3,000人以上/日の施設及び <u>基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設</u> を原則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	98%	
		<u>案内設備(※2)</u>	<u>76%</u>	
		障害者用トイレ(※3)	84%	
	乗合バス車両(※4)	ノンステップバス	61%	<u>約80%</u>
リフト付きバス等(適用除外車両)		5%	<u>○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</u> <u>○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)へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行システムの総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする</u>	
	貸切バス車両(※4)	1,081台	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	
タクシー	福祉タクシー車両(※4)	37,064台	<u>○約90,000台</u> <u>○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</u>	
船舶	旅客船ターミナル(※1)	段差の解消	100%	○バリアフリー指標として、 <u>案内設備(文字等及び音声による運航情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加</u> ○ <u>2,000人以上/日の施設</u> を原則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	100%	
		<u>案内設備(※2)</u>	<u>54%</u>	
	障害者用トイレ(※3)	100%		
	旅客船(旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。)(※4)	48%	<u>○約60%</u> <u>○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</u> ○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	

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のもの対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

(赤字下線: 現行目標からの追加・変更)

		2019年度末 (現状(速報値))	2025年度末までの目標	
航空	航空旅客ターミナル (※1)	段差の解消	87%	
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		案内設備(※2)	95%	
	障害者用トイレ(※3)	97%		
	航空機(※4)	99%	原則100%	
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路	63%(※5,※6)	約70%	
都市公園	園路及び広場	57%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	駐車場	48%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約60% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	便所	36%(※6)	○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
路外駐車場	特定路外駐車場	65%(※6)	約75%	
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物(※7)のストック	61%	○床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物を約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		99%	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は原則100%
		音響機能付加信号機	—	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必要な部分に設置されている信号機については原則100%
		エスコートゾーン	—	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必要な部分に設置されている道路標示については原則100%
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	8自治体(※8)	約350自治体(全市町村(約1,740)の約2割)	
	移動等円滑化基本構想の作成	304自治体(※9)	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)の約6割に相当)	
	「心のバリアフリー」	—	○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 ○「心のバリアフリー」の用語の認知度を約50%(現状:約24%(※10)) ○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を原則100%(現状:約80%(※11))	

※1 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備(車両等の運行(運航を含む。))に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、福祉タクシー(※12)は、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備)の設置等が含まれる旨を明記。

※5 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が対象。

※6 2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値。

※7 公立小学校等(小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校(前期課程に係るものに限る。))で公立のものは除く。

※8 2020年6月末の数値。

※9 2020年3月末の数値。

※10 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

※11 2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。

※12 高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

旅客施設 (鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)

現行

※1: 2019年度末の段差解消の数値(速報値)

- 平均利用者数が3,000人以上/日の旅客施設を原則として全てバリアフリー化
- これ以外の旅客施設についても、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化

<旅客施設(3,000人以上/日)のバリアフリー化率(※1)>

・鉄軌道駅(約3,600駅)	: 92%	・バスターミナル(約50施設)	: 95%
・旅客船ターミナル(約15施設)	: 100%	・航空旅客ターミナル(約40施設)	: 87%

目標

※2: 2019年度末の数値(速報値)

<旅客施設全般>

- 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、案内図記号による標識等)の設置を追加**

<旅客施設(3,000人以上/日)の案内設備のバリアフリー化率(※2)>

・鉄軌道駅(約3,600駅)	: 74%	・バスターミナル(約50施設)	: 76%
・旅客船ターミナル(約15施設)	: 54%	・航空旅客ターミナル(約40施設)	: 95%

<運行情報提供設備>



[多機能便所のあるトイレ]



<標識(ピクトグラム)>

- これ以外の旅客施設についても、高齢者、障害者等の利用実態等の地域の実情を踏まえ、可能な限りバリアフリー化

<鉄軌道駅・バスターミナル>

- 平均利用者数が3,000人以上/日の施設と**2,000人以上3,000人未満/日**で基本構想の生活関連施設に位置付けられた施設を原則として全てバリアフリー化

<旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル>

- 平均利用者数が**2,000人以上/日**の施設を原則として全てバリアフリー化

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

鉄軌道駅 (平均利用者数に係る目標以外)

現行

※1:2019年度末の数値(速報値)

<ホームドア・可動式ホーム柵>

- 車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進

※交通政策基本計画において2020年度までに約800駅の整備を行う



ホームドア等の設置状況(※1)：858駅



目標

※2:2019年度末の数値(速報値)

<ホームドア・可動式ホーム柵>

- **駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、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、うち平均利用者数が10万人以上/日の駅で800番線を整備する**

<ホームドア等の整備状況(※2)>

- ・鉄軌道駅全体の総番線数：19,951番線、総駅数：9,465駅
(うち10万人/日以上駅 総番線数：1,275番線、総駅数：285駅)
- ・鉄軌道駅全体の整備済総番線数：1,953番線、整備済総駅数：858駅
(うち10万人/日以上駅 整備済番線数：447番線、整備済駅数：154駅)

<その他(新設)>

- 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ホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める**

※ホームドア・可動式ホーム柵の整備実績は、整備済番線数とともに、整備済駅数についても公表予定。⁵

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

※1:2019年度末の数値(速報値)

現行

鉄軌道車両

- 総車両数約5万2,000両のうち約70%をバリアフリー化
＜バリアフリー化率(※1) : 75%＞



目標

- 総車両数約5万3,000両のうち**約70%**をバリアフリー化
〔令和2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箇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〕
- **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**

現行

旅客船

- 総隻数約700隻のうち約50%をバリアフリー化
＜バリアフリー化率(※1) : 48%＞
- 平均利用者が5,000人以上/日のターミナルに就航する船舶は原則全てバリアフリー化
＜バリアフリー化率(※1) : 48%＞
- これ以外の船舶についても、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

目標

- 総隻数約700隻のうち**約60%**をバリアフリー化
- 平均利用者が**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
- これ以外の船舶についても、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化

現行

航空機

- 総機数約620機を全てバリアフリー化
＜バリアフリー化率(※1) : 99%＞

目標

- 総機数約670機を全てバリアフリー化



＜新幹線の車椅子フリースペースのイメージ例＞

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

※1:2019年度末の数値(速報値)

※2:適用除外認定車両約1万台を除く

現行

乗合バス車両

<ノンステップバス>

- 総車両数約5万台(※2)のうち約70%をバリアフリー化

<バリアフリー化率(※1) : 61%>

<リフト付バス等>

- 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

<バリアフリー化率(※1) : 5%>

目標

<ノンステップバス>

- 総車両数約5万台(※2)のうち**約80%**をバリアフリー化

- **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)へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行システムの総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする**

<リフト付バス等>

- 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

現行

貸切バス車両

- 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

<バリアフリー化率(※1) : 1,081台>

目標

- 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

現行

タクシー車両

- 約44,000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

<バリアフリー化率(※1) >

- ・福祉タクシー : 37,064台
(うち、ユニバーサルデザインタクシー : 21,736台)

目標

- **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
- **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**

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

道路

現行

- 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路を原則として全てバリアフリー化

＜バリアフリー化率(※1) : 89%＞

〔令和元年7月に、面的なバリアフリー化を推進するため、約1,700kmに約2,400kmを加え、全体約4,450kmに拡大し、バリアフリー化率(※2)は約63%〕

※1: 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1,700kmが対象であり、2018年度末の数値

※2: 2018年度末の数値

信号機等

現行

- 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を原則として全てバリアフリー化

＜バリアフリー化率(※3) : 99%＞

※3: 2019年度末の数値

目標

- 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%をバリアフリー化

道路のバリアフリー化整備事例



目標

- 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を原則として全てバリアフリー化
- 重点整備地区内の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必要な部分に設置されている、
 - 信号機は原則として全て音響機能付加信号機にする
 - 道路標示は原則として全てエスコートゾーンを設置



＜音響機能付加信号機の例＞



＜エスコートゾーンの例＞

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

※2:2019年度末の数値(速報値)

現行

都市公園

※1:2018年度末の数値

- 園路及び広場(約97,000箇所)の約60%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率(※1) : 57%>
- 駐車場(約9,000箇所)の約60%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率(※1) : 48%>
- 便所(約36,000箇所)の約45%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率(※1) : 36%>

目標

- 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(約9,000箇所)の**約70%**をバリアフリー化
 <現状のバリアフリー化率(※1) : 約63%>
 - ・駐車場(約6,000箇所)の**約60%**をバリアフリー化
 <現状のバリアフリー化率(※1) : 約53%>
 - ・便所(約9,000箇所)の**約70%**をバリアフリー化
 <現状のバリアフリー化率(※1) : 約61%>

現行

路外駐車場

- 特定路外駐車場(約3,900箇所)の約70%をバリアフリー化
 <バリアフリー化率(※1) : 65%>

目標

- 特定路外駐車場(約3,900箇所)の**約75%**をバリアフリー化

現行

建築物

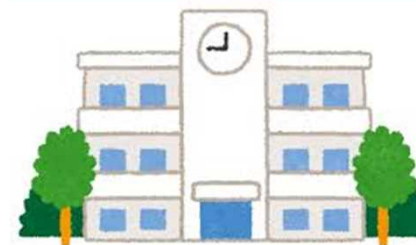
- 床面積の合計が2,000m²以上の特別特定建築物の総ストックの約60%をバリアフリー化

<バリアフリー化率(※2) : 61%>



目標

- 床面積の合計が2,000m²以上の特別特定建築物の総ストックの**約67%**をバリアフリー化
- **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(※3)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**



※3:小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校(前期課程に係るものに限る。)で公立のもの

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)(概要)

マスタープラン・基本構想の作成

現行

- マスタープラン及び基本構想の制度は、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

<作成状況>

・マスタープラン : 全国8市区(※1) ・基本構想 : 全国304市区町(※2)

※1:2020年6月末の数値、※2:2020年3月末の数値

目標

- マスタープランの作成市町村数 : **約350自治体** (全市町村(約1,740)の2割)
- 基本構想の作成市町村数 : **約450自治体** (平均利用者数が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)の約6割に相当)

心のバリアフリー

現行

- 令和2年5月の改正バリアフリー法においては、車両の優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進や学校教育との連携など移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に関する施策を強化

目標

共生社会の実現に向けて、ハード面の目標のみならず、ソフト面の目標として、

- **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環境を整備する。**
- 「心のバリアフリー」の用語の認知度 : **約50%** (現状(※3) : 約24%)
- 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 : **原則100%** (現状(※3) : 約80%)

※3:2020年6月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。10