

第12回「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」

日時：令和6年5月30日（木）10：00～12：00

場所：ハイブリッド開催（事務局：中央合同庁舎2号館共用会議室5）

議事次第

1. 開会

2. 総合政策局長挨拶

3. 座長挨拶

4. 議事

- ① バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会の開催について
- ② バリアフリー政策を取り巻く社会情勢等について
- ③ 移動等円滑化の進展状況について
- ④ バリアフリーのさらなる推進について
- ⑤ その他

5. 閉会

《配付資料》

- 資料1 構成員名簿
- 資料2 バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会の開催について
- 資料3 バリアフリー政策を取り巻く社会情勢、関連法制度の動向等について
- 資料4 移動等円滑化の目標達成状況について
- 資料5 前回のあり方検討会や最近の移動等円滑化評価会議等で頂いた主なご意見について
- 資料6 主要課題の検討について（案）
- 参考資料1 移動等円滑化の目標達成状況の詳細について
- 参考資料2 政府における最近の主な取組について

バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会 構成員

氏名	所属等
秋山 哲男	中央大学研究開発機構 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 副理事長
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	社会福祉法人 江寿会 総括責任者
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
深川 誠子	一般財団法人 全日本ろうあ連盟 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

※敬称略

氏名	所属等
山中 毅	東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部サービス品質改革室ユニットリーダー
星野 歩	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部投資計画部担当部長
森清 裕与之	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
稲田 浩二	公益社団法人 日本バス協会 常務理事
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
笠井 由紀	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
善本 信之	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)
吉本 嘉晃	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 次長

※敬称略

<国土交通省>

総合政策局長
総合政策局次長
総合政策局審議官
総合政策局総務課政策企画官(政策統括官付)
総合政策局政策課長
総合政策局公共事業企画調整課長
総合政策局地域交通課長
総合政策局バリアフリー政策課長
大臣官房官庁営繕部整備課長
大臣官房参事官(港湾情報化)
不動産・建設経済局情報活用推進課長
都市局街路交通施設課長
都市局公園緑地・景観課長
道路局環境安全・防災課長
住宅局住宅総合整備課長
住宅局参事官(建築企画担当)
鉄道局鉄道サービス政策室長
鉄道局都市鉄道政策課長
鉄道局技術企画課長
物流・自動車局旅客課長
海事局内航課長
港湾局産業港湾課長
航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課長
航空局航空ネットワーク部航空事業課長
観光庁参事官(産業競争力強化)

<他省庁>

内閣府政策統括官(防災担当)付参事官(避難生活担当)
文部科学省大臣官房文教施設企画・防災部施設企画課長
文部科学省総合教育政策局男女共同参画共生社会学習・安全課長
総務省地域力創造グループ地域政策課長
警察庁交通局交通規制課長
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部企画課(オブザーバー)

バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会の開催について

- 現在、バリアフリー法に基づく基本方針(告示)における第3次整備目標(令和3年度～令和7年度)のもと、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化を推進しているところ。同整備目標の中間年を迎えており、今年度より、目標の達成状況やこれまで有識者や当事者から頂いたご意見等を踏まえつつ、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た検討を行っていくことが必要な状況。
- また、令和2年のバリアフリー法改正時の検討条項において、法施行後5年を経過した場合において施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとされているところ。
- これら2つの事項についての検討の場については、これまでの整備目標時と同様、「移動等円滑化評価会議」とは別の会議体として「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、数回の開催・議論を経て、令和7年度夏頃を目処※に最終報告書を取りまとめた後、基本方針（告示）を改正することを想定。
- 本検討会（第12回）において、社会経済情勢の変化や前回の法改正・整備目標策定以降の状況について報告するとともに、現状の課題やこれまで当事者等より頂いたご意見を踏まえつつ、検討課題や具体の検討の進め方についてご意見を伺う。

<参考：あり方検討会の開催スケジュール（想定）>

令和6年5月30日：第12回
(キックオフ、論点提示)

令和6年10月：第13回
(各項目への検討の方向性議論)

令和7年3月：第14回
(中間とりまとめ案の提示)

令和7年5月：第15回
(最終とりまとめ案の提示)

※ 議論の進捗状況や社会情勢の変化に伴い、スケジュールは前後する可能性あり。

(参考) 移動等円滑化の促進に関する基本方針

(令和2年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第1号)

一 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項	1 移動等円滑化の意義 2 移動等円滑化の目標
二 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項	1 施設及び車両等の整備 2 適切な役務の提供 3 利用者支援 4 適切な情報の提供 5 職員等関係者に対する適切な教育訓練 6 高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進
三 移動等円滑化促進方針の指針となるべき事項	1 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進の意義 2 移動等円滑化促進地区の位置及び区域に関する基本的な事項 3 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項 4 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する基本的な事項 5 1 から4までに掲げるもののほか、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項
四 基本構想の指針となるべき事項	1 重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項 2 重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項 3 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項 4 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項 5 4に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動等円滑化のために考慮すべき基本的な事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する基本的な事項その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項
五 移動等円滑化の促進に関する国民の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関する国民の協力の確保に関する基本的な事項	1 「心のバリアフリー」の定義及び取組に当たっての留意事項 2 移動等円滑化に資する「心のバリアフリー」の取組の推進に当たっての関係者の基本的な役割
六 移動等円滑化に関する情報提供に関する基本的な事項	
七 移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項	1 国の責務及び講ずべき措置 2 地方公共団体の責務及び講ずべき措置 3 施設設置管理者以外の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置又は管理する者の責務

バリアフリー政策を取り巻く社会情勢、関連法制度 の動向等について

- **バリアフリー政策を取り巻く社会情勢**
- **オリパラ、万博、デフリンピックへの対応**
- **障害者権利条約関連の動向**
- **関連法制度の動向及びバリアフリーの化の進展**

- **バリアフリー政策を取り巻く社会情勢**
- オリパラ、万博、デフリンピックへの対応
- 障害者権利条約関連の動向
- 関連法制度の動向及びバリアフリーの化の進展

高齢者、障害者の増加等①（高齢者）

高齢化の状況

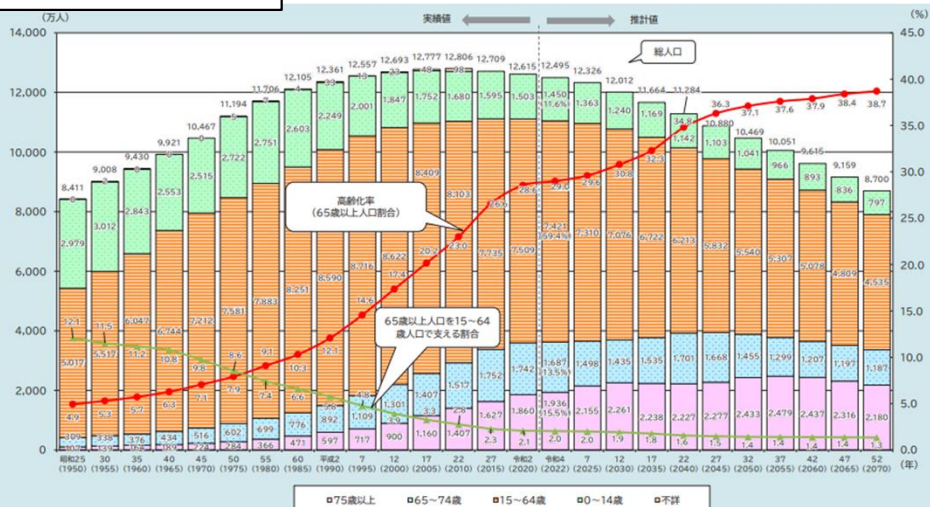
○高齢化率は29.0%

- ・我が国の総人口は、令和4年10月1日現在、1億2,495万人。
- ・65歳以上人口は、3,624万人（総人口に占める割合（高齢化率）は29.0%）
- ・65～74歳人口は、1,687万人（13.5%）・75歳以上人口は、1,936万人（15.5%） ※括弧内は総人口に占める割合
- ・令和52(2070)年には、2.6人に1人が65歳以上、4人に1人が75歳以上。

○健康寿命は延伸し、平均寿命と比較しても伸びが大きい

- ・日常生活に制限のない期間（健康寿命）は、令和元年時点で男性が72.68年、女性が75.38年
- ・同期間における健康寿命の伸びは、平均寿命の伸びを上回っている。

高齢化の推移と将来推計



資料：棒グラフと実線の高齢化率については、2020年までは総務省「国勢調査」（2015年及び2020年は不詳補完値による）、2022年は総務省「人口推計」（令和4年10月1日現在（確定値））、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

（注1）2015年及び2020年の年齢階級別人口は不詳補完値によるため、年齢不詳は存在しない。2022年の年齢階級別人口は、総務省統計局「令和2年国勢調査」（不詳補完値）の人口に基づいて算出されていることから、年齢不詳は存在しない。2025年以降の年齢階級別人口は、総務省統計局「令和2年国勢調査 参考表：不詳補完結果」による年齢不詳をあん分した人口に基づいて算出されていることから、年齢不詳は存在しない。なお、1950年～2010年の高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。ただし、1950年及び1955年において割合を算出する際には、（注2）における沖縄県の一部の人口を不詳には含めないものとする。

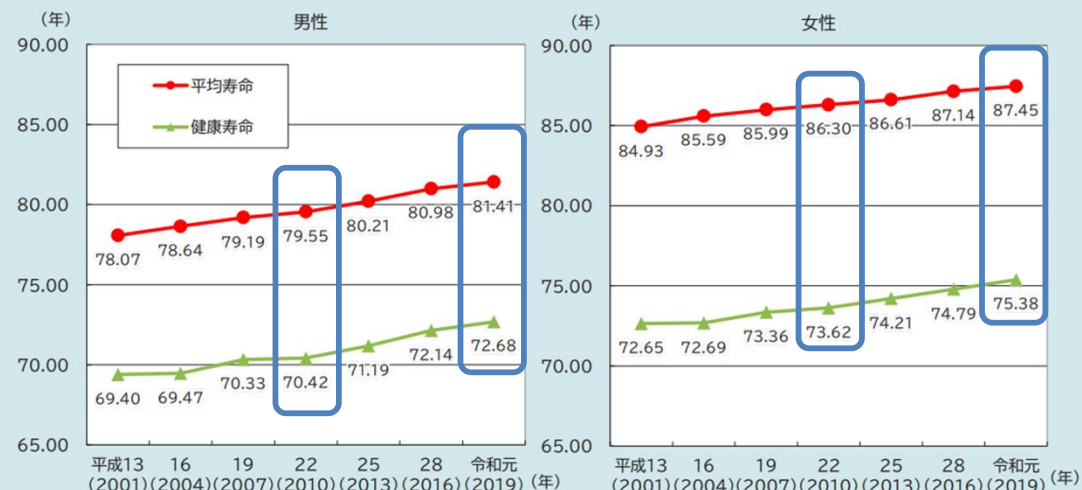
（注2）沖縄県の昭和25年70歳以上の外国人136人（男55人、女81人）及び昭和30年70歳以上23,328人（男8,090人、女15,238人）は65～74歳、75歳以上の人口から除き、不詳に含めている。

（注3）将来人口推計とは、基準時点までに得られた人口学データに基づき、それまでの傾向、趨勢を将来に向けて投影するものである。基準時点以降の構造的な変化等により、推計以降に得られる実績や新たな将来推計との間には乖離が生じるものであり、将来推計人口はこのような実績等を踏まえて定期的に見直すこととしている。

（注4）四捨五入の関係で、足し合わせても100.0%にならない場合がある。

出典：令和5年版高齢社会白書

健康寿命と平均寿命の推移



資料：平均寿命：平成13・16・19・25・28年・令和元年は、厚生労働省「簡易生命表」、平成22年は「完全生命表」
健康寿命：厚生労働省「第16回健康日本21（第二次）推進専門委員会資料」

出典：令和5年版高齢社会白書

【平成22(2010)年から令和元(2019)年までにおける健康寿命と平均寿命の伸びの比較】

- 健康寿命・・・平成22年→令和元年：男性2.26年↑、女性1.76年↑
- 平均寿命・・・平成22年→令和元年：男性1.86年↑、女性1.15年↑

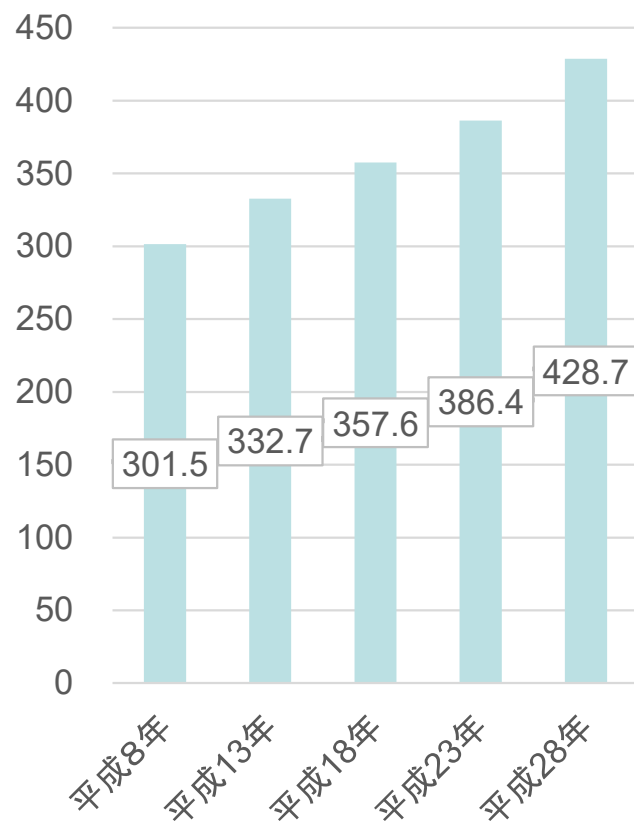
高齢者、障害者の増加等②（障害者）

障害者数の状況

○平成28年の身体障害者数は約428.7万人で、平成23年に比して約42万人（10.9%）増。また、知的、精神障害者数も増加しており、今後も障害者数は増加することが見込まれる。

<身体障害児・者（在宅）>

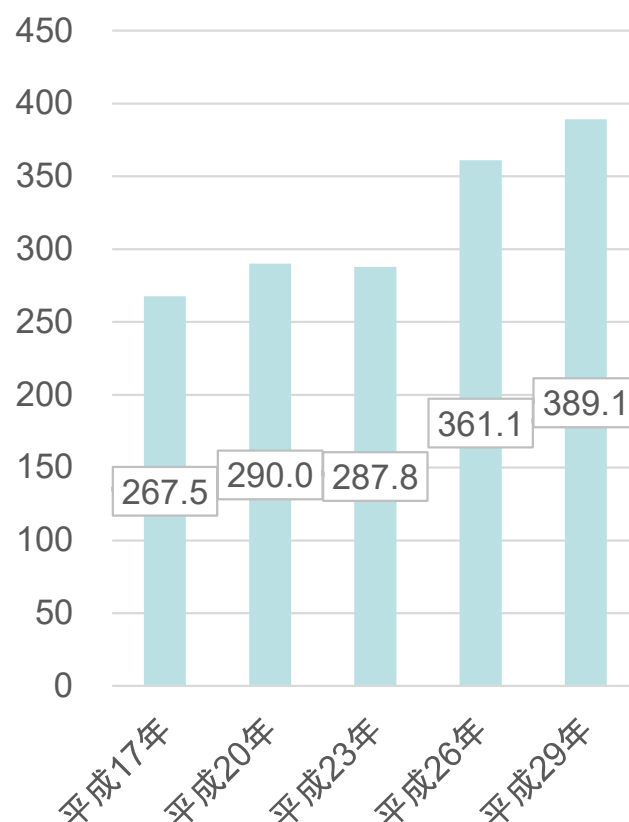
単位：万人



注：昭和55年は身体障害児（0～17歳）に係わる調査を行っていない。
出典：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（～平成18年）、
厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（平成23・28年）
より、国土交通省総合政策局作成

<精神障害者（外来）>

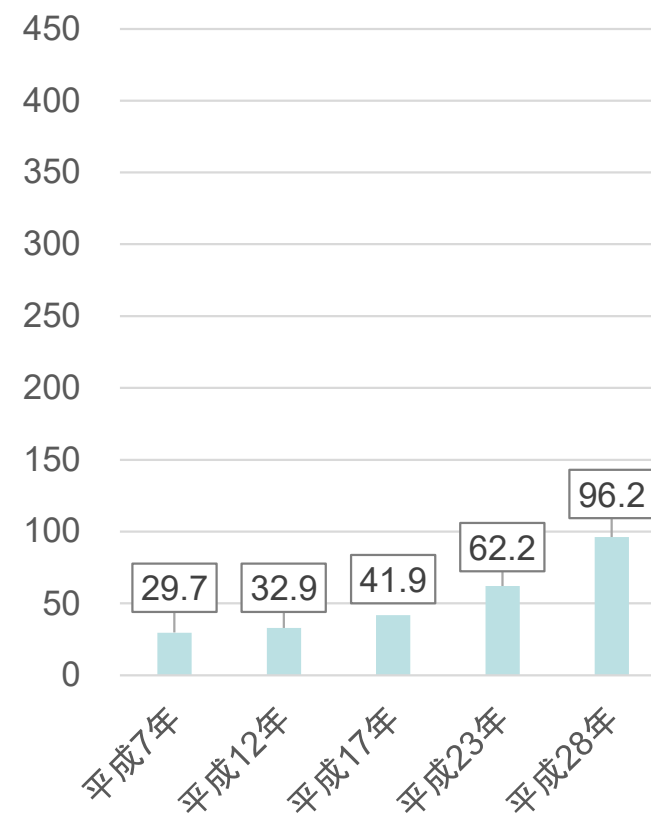
単位：万人



出典：厚生労働省「患者調査」より、国土交通省総合政策局作成

<知的障害児・者（在宅）>

単位：万人

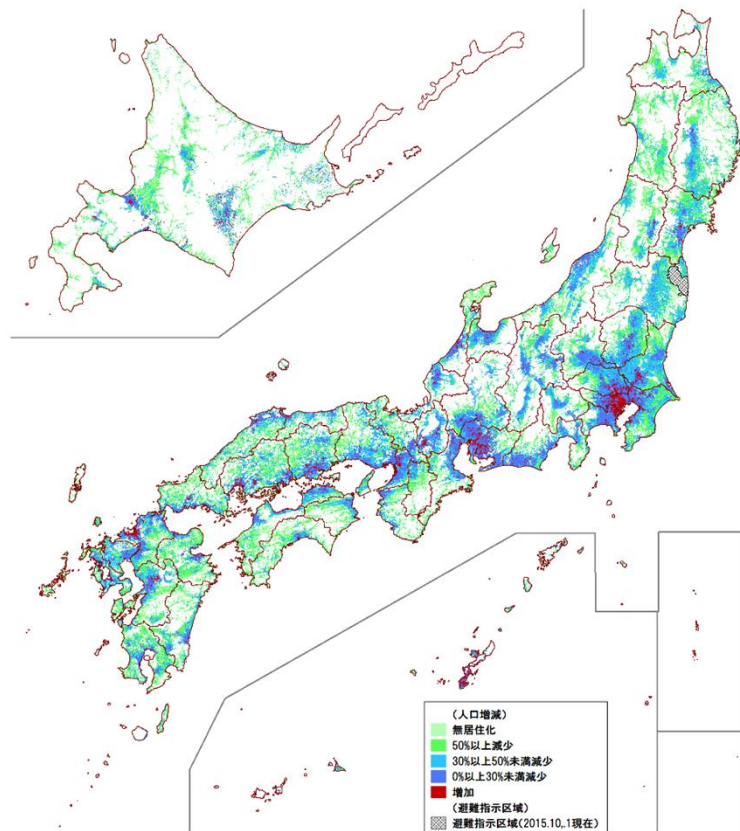


出典：厚生労働省「知的障害児（者）実態調査」（～平成17年）、
厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（平成23・28年）
より、国土交通省総合政策局作成

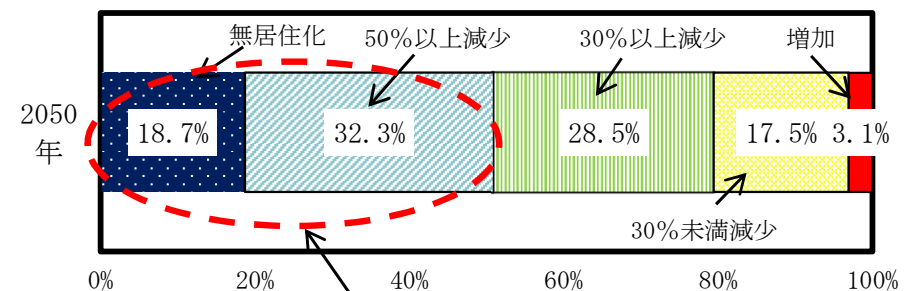
2050年には有人メッシュの約2割が無居住化

- 2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少し、人口の増加がみられる地域は沖縄県等の一部地域を除き都市部に限られる。
- 約2割の有人メッシュで無居住化する。
- 人口規模が小さい市区町村ほど人口減少率が高くなる傾向があり、特に2015年時点で1万人未満の市区町村に居住する人口は、2050年には半減する。

将来の人口増減状況(1kmメッシュベース、全国図)

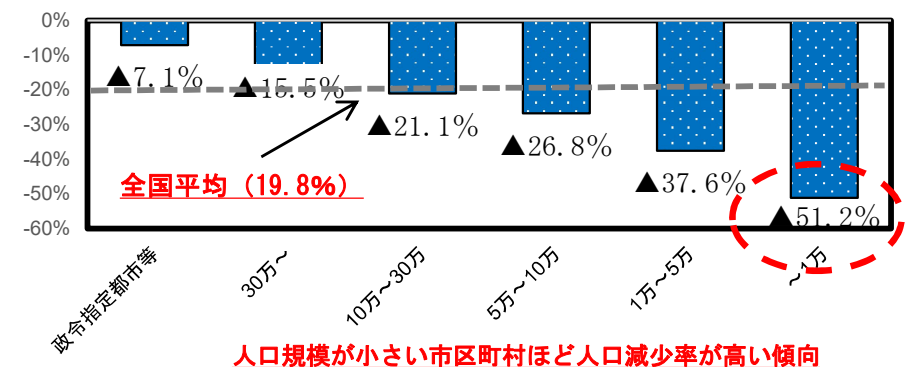


人口増減割合別の地点数(1kmメッシュベース)



全国の約半数の地域(有人メッシュの51%)で人口が半減

市区町村の人口規模別の人口減少率



人口規模が小さい市区町村ほど人口減少率が高い傾向

(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」等をもとに国土交通省国土政策局作成。

(備考) 左図については、平成27年国勢調査時点(平成27年10月1日現在)における避難指示区域を黒塗り(斜線)で示している。

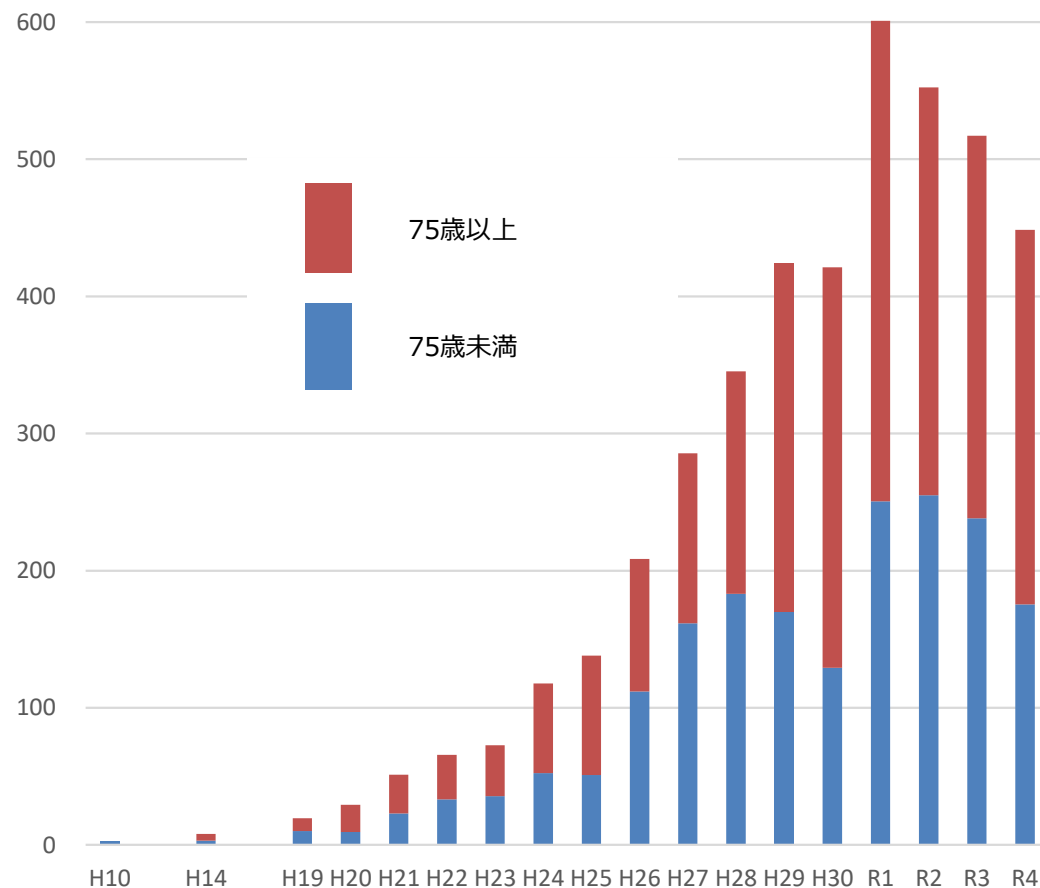
【出典】国土審議会第19回計画部会(令和5年5月26日)資料3-3「国土形成計画(全国計画)関連データ集」

地域公共交通の状況①（地域交通を取り巻く環境）

- 高齢ドライバーによる自動車事故に関する関心が高まり、運転免許の自主返納の動きが進展。
- 一方、自主返納後の移動手段に対する不安の声や、自主返納をためらう声も。

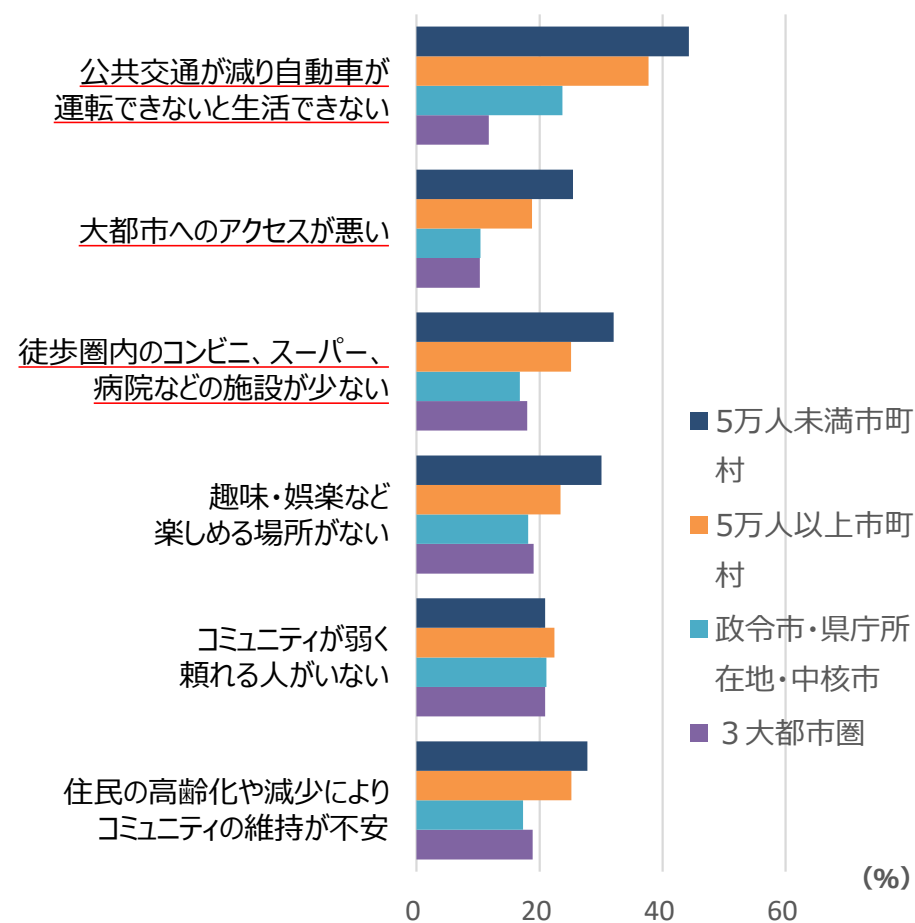
免許返納数の推移

（千件）



（出典）警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

居住地に対する不安（地域別）



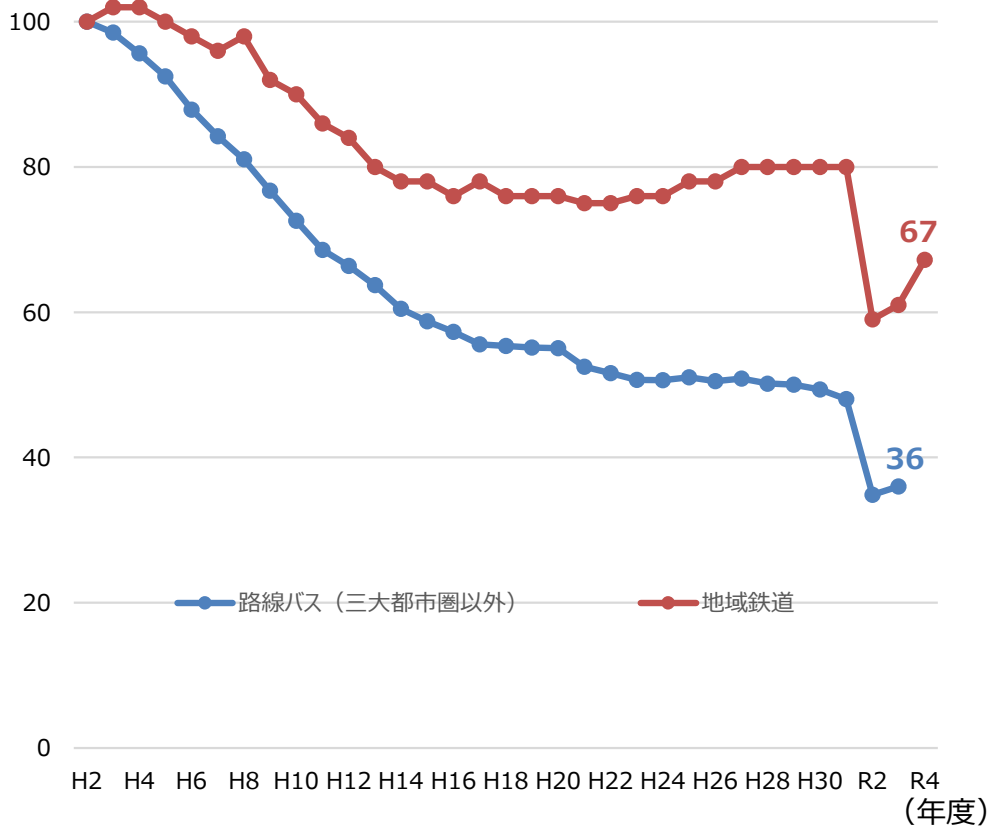
（出典）国土交通省「平成29年度国民意識調査」

地域公共交通の状況②（乗合バス・地域鉄道の現状）

- 地方部では、人口の減少等を背景に、乗合バス・地域鉄道の利用者は減少傾向。
- 乗合バス事業者の87.1%、地域鉄道事業者の89.5%が赤字事業者となっているなど厳しい経営状況にある。

乗合バスと地域鉄道の利用者数

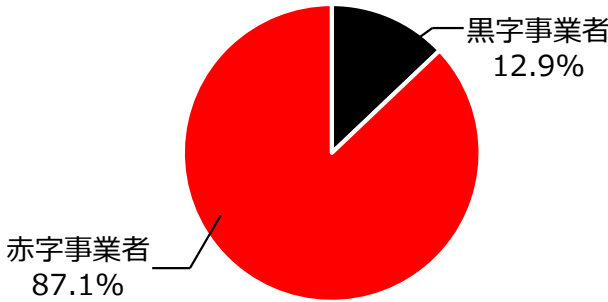
H2=100とした場合の推移



（出典）「自動車輸送統計年報」「鉄道統計年報」より国土交通省作成
※地域鉄道については、昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社

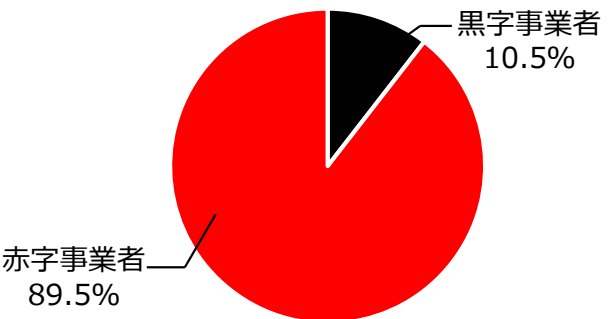
赤字事業者の割合

乗合バス事業者の収支状況（2022年度）



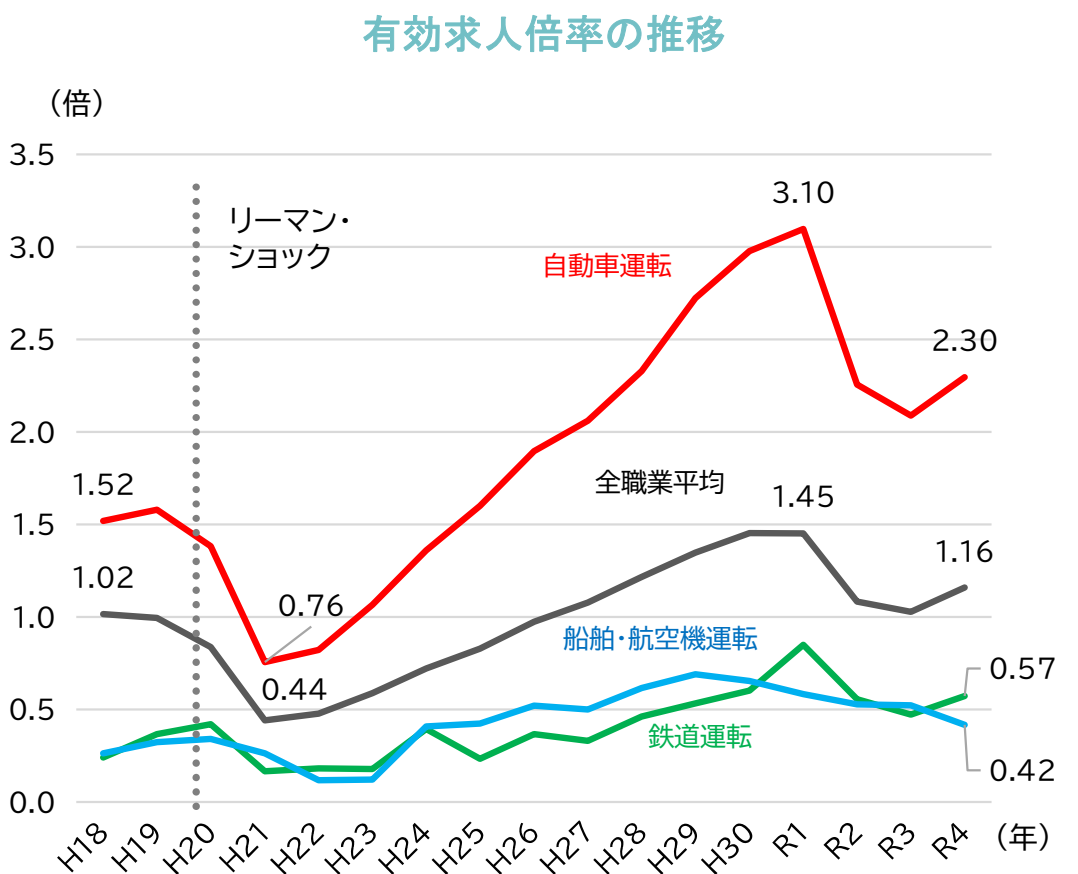
調査対象事業者：保有車両30両以上の217者
資料：国土交通省物流・自動車局作成

鉄軌道事業者の収支状況（2022年度）



調査対象事業者：地域鉄道95社
鉄道局調べ

- 有効求人倍率については自動車運転の職業（バス、タクシー、トラックの運転手）が高くなっている。
- 交通事業の就業者は、15～34歳が占める割合が、他産業に比べ低くなっている。
- バス、トラック等の自動車運転者の就業構造は、総じて中高年層の男性に依存した状態であり、女性は少ない。
また、全産業平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっている。



自動車運送業(運転手)の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	12万人 (2021年度)	25万人 (2021年度)	85万人 (2022年)	40万人 (2023年)	—
女性比率	1.7% (2021年度)	4.3% (2021年度)	3.5% (2022年)	1.6% (2023年)	45.2% (2023年)
平均年齢	53.4歳 (2022年)	58.3歳 (2022年)	48.9歳 (2022年)	47.2歳 (2023年)	43.9歳 (2023年)
労働時間	193時間 (2022年)	186時間 (2022年)	212時間 (2022年)	183時間 (2023年)	178時間 (2023年)
年間所得額	399万円 (2022年)	361万円 (2022年)	456万円 (2022年)	488万円 (2023年)	507万円 (2023年)

(出典) 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

人手不足によるサービス水準の低下

○ 近年、自動車運転者を中心に人手不足が急速に進行し、バス路線の維持が困難となっている事例も見られる。

一般路線バスの路線廃止（完全廃止）の状況

年度	完全廃止キロ
2009	1,856
2010	1,720
2011	842
2012	902
2013	1,143
2014	1,590
2015	1,312
2016	883
2017	1,090
2018	1,306
2019	1,514
2020	1,543
2021	1,487
2022	1,598
計	18,786

※ 高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの

人手不足を理由とした廃業の事例

令和5年9月11日

金剛自動車株式会社
代表取締役 白江暢孝

バス事業廃止のお知らせ

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

弊社は長年、路線バス事業を続けてまいりましたが、乗務員の人手不足・売上の低下等様々な要因もあり、あらゆる可能性も慎重に検討いたしました。このたび令和5年12月20日をもってバス事業の廃止することを決定いたしました。

令和5年12月21日以降の運行に関しましては、各市町村（富田林市・太子町・河南町・千早赤阪村）の地域公共交通会議及び法定協議会にて協議してもらえようように依頼しております。

令和5年12月21日以降の運行に関する情報につきましては、分かり次第、随時お知らせいたします。

皆様には大変ご迷惑をお掛けいたしますが、何卒ご理解を頂きますようお願い申し上げます。金剛バスへの長年のご愛顧に心から感謝申し上げます。

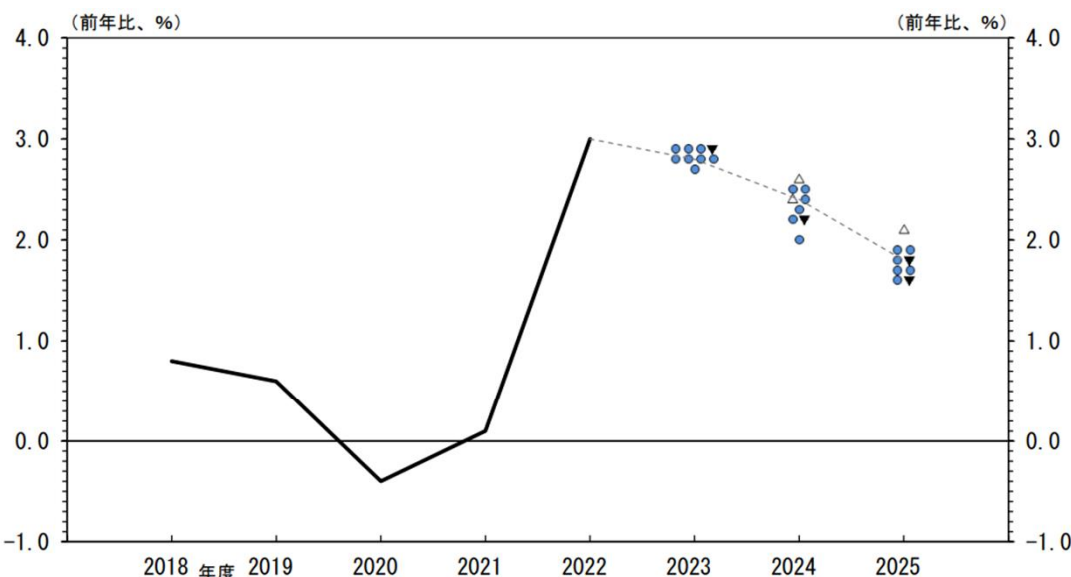
敬具

事業廃止日 : 令和5年12月20日（水曜日）
お問い合わせ先 : TEL：0721-23-2286

物価上昇と運賃改定の動き

- 近年、新型コロナウイルス感染症の影響によりモノやサービスの提供が滞ったことや、ロシアによるウクライナ侵攻により国際的なモノの相場が上昇したことに加え、急速な円安の進行による輸入コストの増大により、物価上昇が続いている。
- こうした状況を背景に、旅客自動車運送業においては、運賃改定実施の動きが活発化している。

消費者物価指数（除く生鮮食品）の前年比



（注1）実線は実績値、点線は政策委員見通しの中央値を示す。

（注2）●、△、▼は、各政策委員が最も蓋然性が高いと考える見通しの数値を示すと同時に、その形状で各政策委員が考えるリスクバランスを示している。●は「リスクは概ね上下にバランスしている」、△は「上振れリスクが大きい」、▼は「下振れリスクが大きい」と各政策委員が考えていることを示している。

（出典）日本銀行「経済・物価情勢の展望」（2024年1月）

旅客自動車運送業における運賃改定の実施状況

乗合バス事業者の運賃改定実施状況

（令和6年2月29日時点）

令和2年度以降に改定した事業者：95事業者

現在審査・申請中の事業者：7事業者

※乗合バス事業者数：231者

タクシー事業者の運賃改定実施状況

（令和6年3月25日時点）

令和2年度以降に改定したブロック：94ブロック

現在審査・申請中のブロック：4ブロック

※ブロック数：101ブロック

AIに代表される新たな技術の進化と普及拡大への期待の高まり

- 近年、情報を生成・創造する目的で用いられる生成AIの技術が急速に発展。社会実装も進んでおり、生成AIの市場規模は、2030年まで加速度的な成長を続けると予測されている。
- 運輸部門においても、実証段階のものも含めた先端技術を活用した新たな取組が出てきており、いかに普及・社会実装を進めるかが問題となるフェーズとなっている。

● 顔認証改札

大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）では、2019年12月から顔認証でゲートを開閉する次世代改札機（顔認証改札機）の実証実験を始め、2024年度までに全駅で導入して2025年4月からの大阪万博に備える計画。

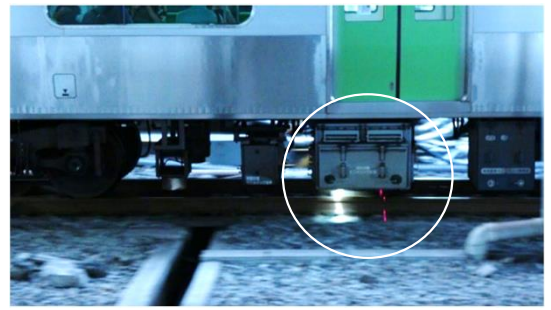


次世代改札機
(顔認証改札機)

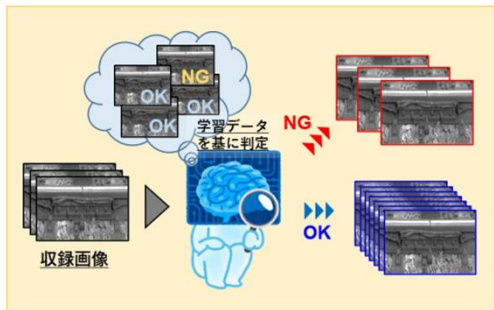
※ 大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）プレスリリース資料より

● AIを活用した線路設備モニタリング

JR東日本では、営業列車の床下に搭載した線路設備モニタリング装置により、線路設備の状態を常時計測。AIを活用し、撮影した画像から線路設備の不良箇所を自動的に抽出。



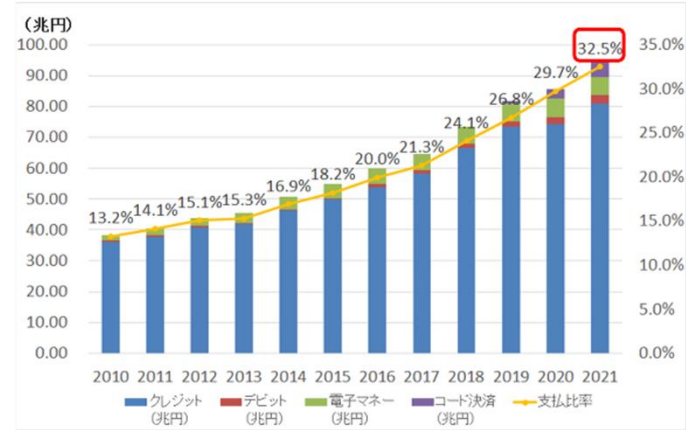
線路設備モニタリング装置



AIによる不良箇所の判定

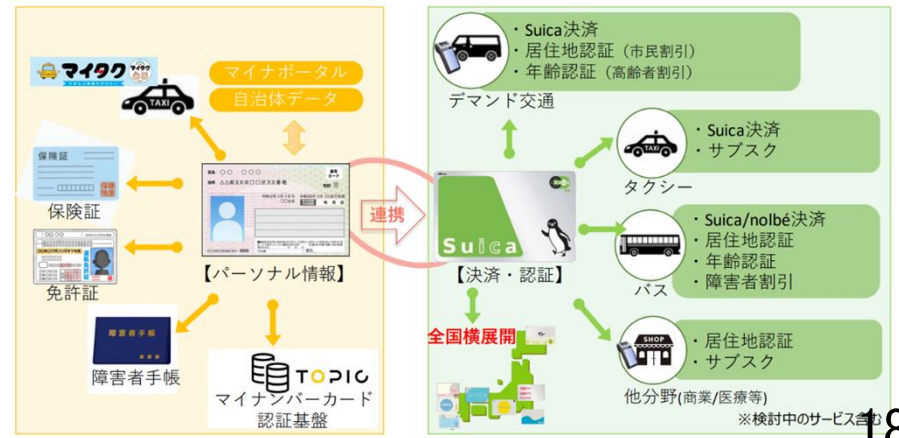
※ 日本線路技術、JR東日本、理化学研究所プレスリリース資料より

● キャッシュレス決済比率



（出典） 経済産業省「2021年のキャッシュレス決済比率を算出しました」（2022年6月1日）

● マイナンバーカードと交通系ICカードの連携によるMaaS



- バリアフリー政策を取り巻く社会情勢
- **オリパラ、万博、デフリンピックへの対応**
- 障害者権利条約関連の動向
- 関連法制度の動向及びバリアフリーの化の進展

- ▶ 東京大会を契機として、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザイン、心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するため、平成28年2月、「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を設置。
- ▶ 同会議の下に設置された「心のバリアフリー分科会」及び「街づくり分科会」における議論を経て、平成29年2月、「ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議」において「ユニバーサルデザイン2020行動計画」を決定。
- ▶ 行動計画において、「バリアフリー法を含む関連施策について、共生社会の推進や一億総活躍社会の実現の視点も入れつつ、平成29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」こととされたことを受け、平成30年3月にバリアフリー基準・ガイドラインの改正・改訂、同年5月にバリアフリー法の改正を行った。
- ▶ さらに、令和2年5月、東京2020大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化の観点からの「心のバリアフリー」に係る施策の充実等ソフト対策の強化を内容とするバリアフリー法の改正を行った。

ユニバーサルデザインの街づくり

＜東京大会に向けた重点的なバリアフリー化＞

空港から競技会場等に至る世界水準のバリアフリーを推進、東京のユニバーサルデザインの街づくりを世界にアピール

○競技会場周辺エリア等の連続的・面的なバリアフリー化の推進

- ・アクセス道路のバリアフリー化を推進
- ・主要な都市公園等のバリアフリー化を推進 等



＜バリアフリー化実施例＞

○主要鉄道駅、ターミナル等におけるバリアフリー化の推進

- ・大会関連駅のエレベーター増設や、ホームドア整備等を重点支援 等



＜ホームドア＞

＜エレベーター＞

○成田空港、羽田空港国際線ターミナル等のバリアフリー化の推進

- ・世界トップレベルのユニバーサルデザイン化に向けた数値目標を設定 等



○リフト付きバス・U Dタクシー車両等の導入促進

- ・空港アクセスバス・U Dタクシー等の導入に向けて重点支援 等



＜全国各地における高い水準のバリアフリー化の推進＞

今後の超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準の底上げを図り、東京大会のレガシーとする

○バリアフリー法及び関連施策の見直し

- ・バリアフリー法及び関連施策の見直しを検討し、平成30年5月に改正バリアフリー法が成立・公布、また同年3月に道路法等の一部を改正する法律が成立・公布

○バリアフリー基準・ガイドラインの改正

- ・東京大会に向けた基準を踏まえ、国内基準・ガイドラインを改正し全国のバリアフリー水準を底上げ等



○観光地全体のバリアフリー化

- ・障害のある人が訪れやすい観光地づくりに向け、観光地エリア全体の面的なバリアフリーを推進 等



＜観光地＞

○都市部等における複合施設（大規模駅や地下街等）を中心とした面的なバリアフリーの推進

- ・地域の中核となる施設を中心に連続的かつ面的なバリアフリーを推進 等

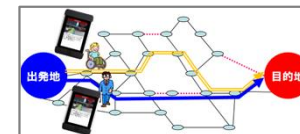
○公共交通機関等のバリアフリー化

- ・鉄道、旅客船ターミナル、空港、バス・タクシー等におけるバリアフリー化を更に推進 等



○ICTを活用したきめ細かい情報発信・行動支援

- ・ICTを活用し、障害のある人等が自立して移動できる環境の整備 等



○トイレの利用環境の改善

- ・様々な障害のある人にとって利用しやすいトイレ環境の整備 等



心のバリアフリー

○交通・観光分野における接遇の向上と職員研修の充実

平成30年度に接遇ガイドライン・マニュアルを公表。さらに交通事業者が接遇ガイドラインに則った適切な対応ができるよう接遇研修モデルプログラムを平成31年4月に公表。



○「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策の強化等に向けたバリアフリー法の改正(令和2年5月成立)

大阪・関西万博では「いのち輝く未来社会のデザイン」というテーマと「多様でありながら、ひとつ」という会場デザインコンセプトを踏まえ、国・地域、文化、人種、性別、世代、障害の有無等にかかわらず、大阪、関西を訪れる世界中の人々が利用しやすいユニバーサルデザインの実現をめざしている。



- 公益社団法人2025年日本国際博覧会協会は、①会場の施設整備 ②交通アクセス ③サービス と3種類のユニバーサルガイドラインを策定し、ガイドラインに沿った対応がすすめられている。
- 博覧会協会が事務局となり検討会を設置して、移動円滑化評価会議近畿分科会委員を中心に、障がい当事者や学識経験者等が参画している。

①利用しやすい会場に向けた検討 ユニバーサルデザイン検討会

- ✓ 公益社団法人2025年日本国際博覧会協会は、すべての来場者にとって、より利用しやすい博覧会会場を実現するため、2021年12月から2022年3月にかけて検討会を開催
- ✓ 検討会では、障がい当事者(身体障がい、知的障がい、精神障がい、発達障がい等)や学識経験者等が、Tokyo2020 アクセシビリティガイドラインや昨今の事例を参考に検討
- ✓ 2022年3月、検討会での議論や知見を反映して、「施設整備に関するユニバーサルデザインガイドライン」を改定し、改定ガイドラインに沿って施設整備が進められている
- ✓ 以降も、必要に応じてワークショップを開催している

会場の 施設整備



交通 アクセス



②快適な交通アクセスに向けた検討 交通アクセスユニバーサルデザイン検討会

- ✓ 誰もがより快適に来場できることを目指し、2022年7月から2023年3月にかけて検討会を開催
- ✓ 2023年6月「交通アクセスユニバーサルデザインガイドライン」を公表
- ✓ 以降も必要に応じて、ワークショップを開催している

③誰もが楽しめるサービスに向けた検討 ユニバーサルサービス検討会

- ✓ 必要なサポートを行い、誰もが楽しめるサービスを提供するため、2022年8月から2023年3月にかけて検討会を開催、個別ヒアリングを実施
- ✓ 2023年7月「ユニバーサルサービスガイドライン(展示/催事・演出/飲食・物販)」を公表
- ✓ 以降も運用実施に向けた検討を実施している

サービス

○デフリンピックは国際ろう者スポーツ委員会が主催し、夏季と冬季それぞれ4年毎に開催されるデフアスリートを対象とした国際大会。

○日本では初めての開催であり、また1924年にパリで第1回大会が開催されてから100周年となる、歴史に残る大会。

○本大会の運営にあたっては、適切なガバナンス体制を確保するとともに、この大会の開催を契機に、デフリンピックやデフスポーツへの理解のすそ野を広げ、障害のあるなしに関わらず、共にスポーツを楽しみ、互いの違いを認め、尊重しあう共生社会づくりに貢献。

大会概要

正式名称	第25回夏季デフリンピック競技大会 東京2025 (略称) 東京2025デフリンピック
期間	2025年11月15日～26日(12日間)
参加国	70～80か国・地域
参加者数	各国選手団等：約6,000人 (選手約3千人、ICSD役員・SD・審判・スタッフ約3千人)

大会エンブレム



人々の繋がりを意味する「輪」をテーマに、デフコミュニティの代表的なシンボルである「手」を表している。デフリンピックを通して「輪」が繋がった先には、新たな未来の花が咲いていくことを表現した。

大会ビジョン

- 1. デフスポーツの魅力や価値を伝え、人々や社会とつなぐ
- 2. 世界に、そして未来につながる大会へ
- 3. “誰もが個性を活かし力を発揮できる” 共生社会の実現

競技会場等

	競技名	会場		競技名	会場
0	開閉会式	東京体育館	11	柔道	東京武道館
1	陸上	駒沢オリンピック公園総合運動場 陸上競技場 等	12	空手	東京武道館
2	バドミントン	武蔵野の森総合スポーツプラザ	13	オリエンテーリング	日比谷公園、伊豆大島
3	バスケットボール	大田区総合体育館	14	射撃	味の素ナショナルトレーニング センター・イースト
4	ビーチバレーボール	大森東水辺スポーツ広場	15	水泳	東京アクアティクスセンター
5	ボウリング	東大和グランドボウル	16	卓球	東京体育館
6	自転車(ロード)	日本サイクルスポーツセンター	17	テコンドー	中野区立総合体育館
7	自転車(MTB)	日本サイクルスポーツセンター	18	テニス	有明テニスの森
8	サッカー	Jヴィレッジ	19	バレーボール	駒沢オリンピック公園総合運動場 体育館
9	ゴルフ	若洲ゴルフリンクス	20	レスリング (フリースタイル)	府中市立総合体育館
10	ハンドボール	駒沢オリンピック公園総合運動場 屋内球技場	21	レスリング (グレコローマン)	府中市立総合体育館

出典：東京2025デフリンピック大会情報サイト

- バリアフリー政策を取り巻く社会情勢
- オリパラ、万博、デフリンピックへの対応
- **障害者権利条約関連の動向**
- 関連法制度の動向及びバリアフリーの化の進展

障害者権利条約①

障害者権利条約の概要

○2006年12月、国際連合総会で「障害者の権利に関する条約」が採択。

（日本は、2007年署名、2014年批准・国内での効力発生）

○障害者の人権や基本的自由の享有を確保し、障害者の固有の尊厳の尊重を促進することを目的として、障害者の権利を実現するための措置等について規定しており、障害者に関する初めての国際条約。

※ 2022年6月現在 署名国・地域数164／締結国・地域数185

【主な規定内容】

- 条約の原則（無差別、平等、社会への包容等）
- 政治的権利
- 教育・健康・労働・雇用に関する権利
- 社会的な保証
- 文化的な生活・スポーツへの参加
- 国際協力
- 締約国による報告 等

障害者権利条約（抄）

第9条施設及びサービス等の利用の容易さ

1 締約国は、障害者が自立して生活し、及び生活のあらゆる側面に完全に参加することを可能にすることを目的として、障害者が、他の者との平等を基礎として、都市及び農村の双方において、物理的環境、輸送機関、情報通信（情報通信機器及び情報通信システムを含む。）並びに公衆に開放され、又は提供される他の施設及びサービスを利用する機会を有することを確保するための適当な措置をとる。この措置は、施設及びサービス等の利用の容易さに対する妨げ及び障壁を特定し、及び撤廃することを含むものとし、特に次の事項について適用する。

（a）建物、道路、輸送機関その他の屋内及び屋外の施設（学校、住居、医療施設及び職場を含む。）【以下、省略】

2 締約国は、また、次のことのための適当な措置をとる。

（a）公衆に開放され、又は提供される施設及びサービスの利用の容易さに関する最低基準及び指針を作成し、及び公表し、並びに当該最低基準及び指針の実施を監視すること。【以下、省略】

第20条個人の移動を容易にすること締約国は、障害者自身ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとる。この措置には、次のことによるものを含む。

（a）障害者自身が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、負担しやすい費用で移動することを容易にするこ

（b）障害者が質の高い移動補助具、補装具、支援機器、人又は動物による支援及び仲介する者を利用する機会を得やすくすること（これらを負担しやすい費用で利用可能なものとするを含む。）。

（c）障害者及び障害者と共に行動する専門職員に対し、移動のための技能に関する研修を提供すること。

（d）移動補助具、補装具及び支援機器を生産する事業者に対し、障害者の移動のあらゆる側面を考慮するよう奨励すること。

[出典：外務省]



障害者権利条約② (第1回政府報告に関する障害者権利委員会の総括所見)

障害者権利委員会の総括所見の概要

- 令和4年8月に、障害者権利条約に基づき、日本政府が国連障害者権利委員会に提出した政府報告について、スイスのジュネーブ国連欧州本部において第1回政府報告審査が行われ、同年9月に同委員会において総括所見（勧告）が採択された。
- 勧告の内容としては、合計で、懸念93項目、勧告は92項目、留意1項目、奨励1項目。

【勧告の主な内容】（一部抜粋）

- （懸念）ユニバーサルデザインの基準を導入するとともに、あらゆる活動分野を網羅し、政府のあらゆる段階における施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）を確保する義務を調和させるための戦略が限定的であること。（第9条__施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）関係）
- （懸念）特に大都市以外において、情報の利用の容易さ（アクセシビリティ）及び学校、公共交通機関、集合住宅及び小規模店舗の利用の容易さ（アクセシビリティ）を確保するための進捗が限定的であること。
- 「勧告」 障害者団体と緊密に協議しつつ、全ての政府の段階における施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）を調和させるとともに、ユニバーサルデザインの基準を導入し、特に、建物、交通機関、情報及び通信及びその他公衆に開放又は提供される施設・サービス（大都市以外のものを含む）の利用の容易さ（アクセシビリティ）を確保するために、行動計画及び戦略を実施すること。



記者会見で日本への勧告を発表する国連の障害者権利委員会委員ら
＝9日、スイス・ジュネーブ（共同）

【勧告本文（和文仮訳）】 ※外務省HP



障害者権利条約③ (第1回政府報告に関する障害者権利委員会の総括所見)

＜参考1：総括所見における肯定的な側面（抜粋）＞

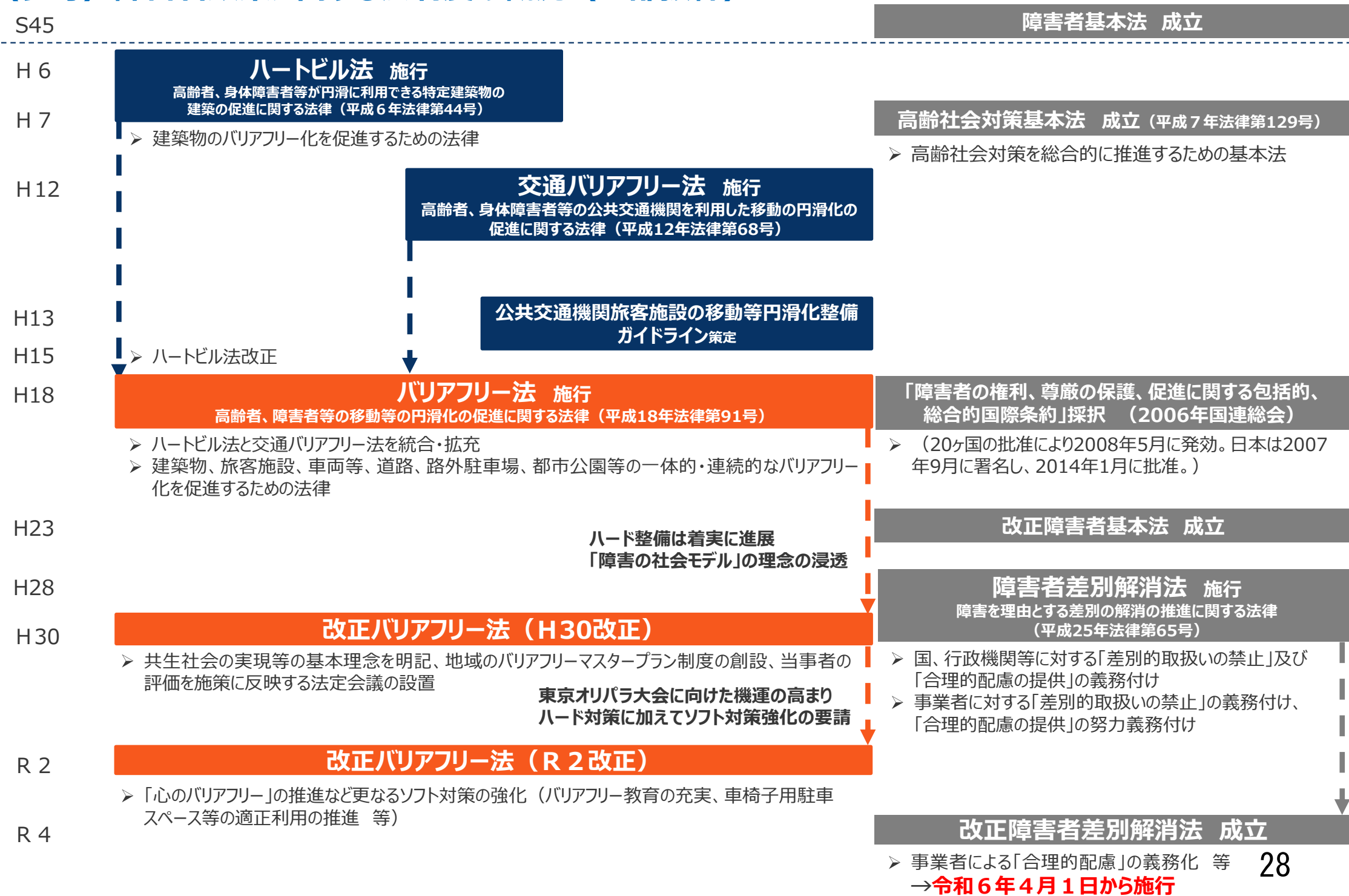
5. 委員会は、特に以下の採択を含む、障害者の権利の促進のためにとられた立法措置を評価とともに留意する。
- ・障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法（2022年）
 - ・公的及び民間事業者に対し、障害者への合理的配慮の提供を義務化した、障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（2021年）
 - ・施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）基準を促進した高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の改正（2018年及び2020年）
 - ・ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律（2018年）
6. 委員会は、以下を含む、障害者の権利を促進するための公共政策枠組みの設置のためにとられた措置を歓迎する。
- ・第4次障害者基本計画（2018年）
 - ・合理的配慮指針（2016年）
 - ・みんなの公共債と運用ガイドライン
 - ・本条約の実施状況の監視を担う機関である障害者政策委員会の設置

＜参考2：主要分野における懸念及び勧告（抜粋）＞

14. 委員会は、（中略）、締約国に以下を勧告する。
- ・（前略）その他いかなる身分を理由とした、複合的かつ交差的な差別形態、及び合理的配慮の拒否を含め、本条約に合致し、障害に基づく差別を禁止するために、障害者差別解消法を見直すこと。
 - ・私的及び公的領域を含むあらゆる活動分野で、全ての障害者に合理的配慮が提供されることを確保するために、必要な措置を講じること。
 - ・障害を理由とした差別の被害者のために、司法及び行政手続を含む、利用しやすい効果的な仕組みを設置すること、及び被害者に包括的救済を提供すること、加害者に制裁を課すこと。
20. 委員会は、締約国に以下を勧告する。
- ・策定、実施及び定期的な評価に障害者の緊密な参加を確保しつつ、障害者に対する否定的な定型化された観念、偏見及び有害な慣習を排除するための国家戦略を採用すること。
 - ・メディア、一般公衆及び障害者の家族のための障害者の権利に関する意識向上計画の策定と十分な資金調達を強化すること。
22. （前略）委員会は、締約国に以下を勧告する。
- ・障害者団体と緊密に協議しつつ、全ての政府の段階における施設及びサービス等の利用の容易さ（アクセシビリティ）を調和させるとともに、ユニバーサルデザインの基準を導入し、特に、建物、交通機関、情報及び通信及びその他公衆に開放又は提供される施設・サービス（大都市以外のものを含む）の利用の容易さ（アクセシビリティ）を確保するために、行動計画及び戦略を実施すること

- バリアフリー政策を取り巻く社会情勢
- オリパラ、万博、デフリンピックへの対応
- 障害者権利条約関連の動向
- **関連法制度の動向及びバリアフリーの化の進展**

(参考) 障害者政策に関する法制度の概況 (一部抜粋)



(参考) バリアフリー法制定以降のバリアフリー化の進捗状況①

※詳細は資料4 参照

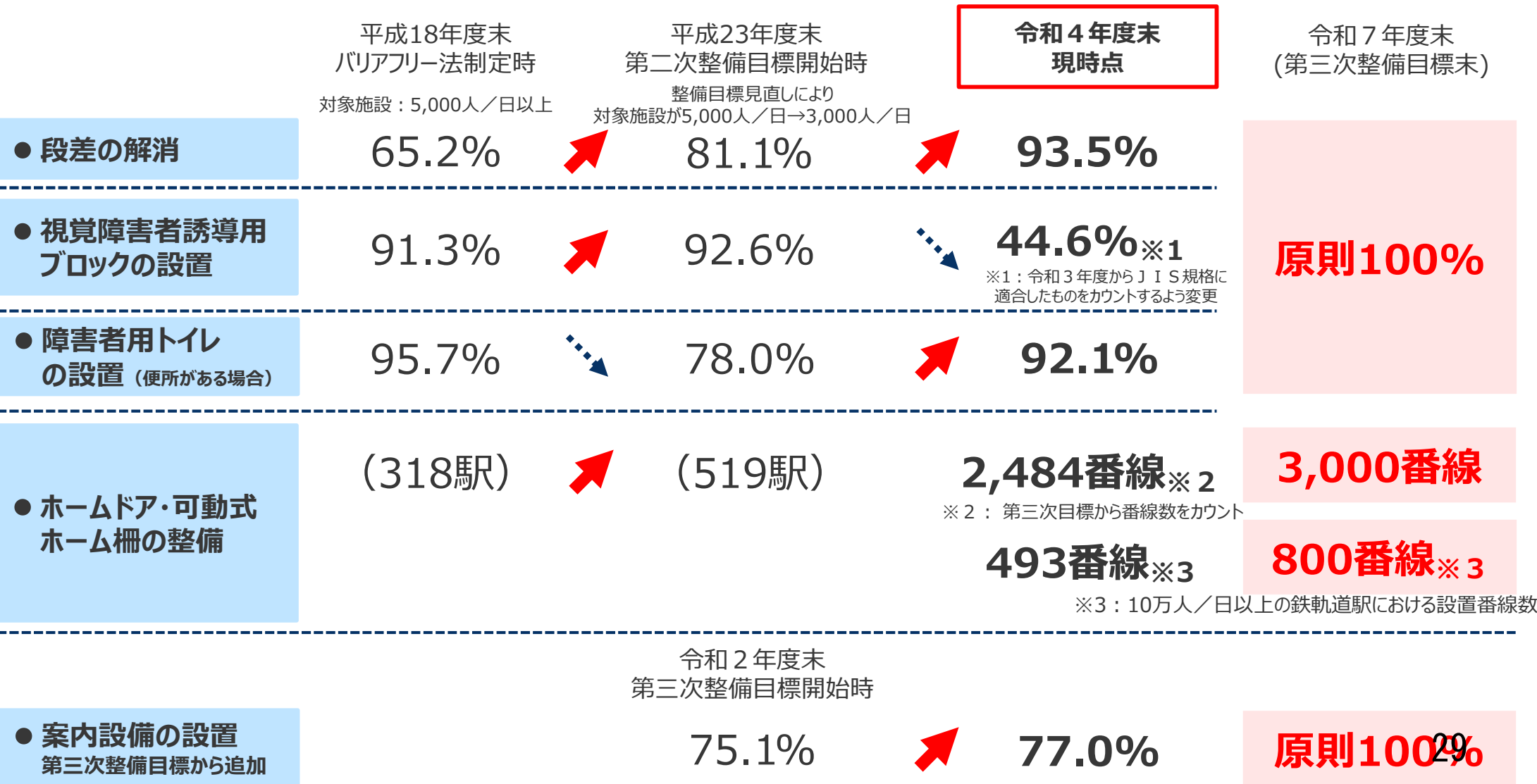
- バリアフリー整備目標に沿って、**ハード面のバリアフリー化は着実に進展**
- 面的なバリアフリーのまちづくりや心のバリアフリーの推進等のため、**令和3年度から5年間を目標期間とする新しい整備目標を策定**

【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

※第三次整備目標における整備対象の施設規模

鉄軌道駅・バスターミナル：3,000人／日以上のも及び2,000～3,000人／日で重点整備地区内の生活関連施設であるもの

旅客船ターミナル・航空旅客ターミナル：2,000人／日以上のもの



(参考) バリアフリー法制定以降のバリアフリー化の進捗状況②

【車両等】

	平成18年度末 バリアフリー法制定時		平成23年度末 第二次整備目標開始時		令和4年度末 現時点	令和7年度末 (第三次整備目標末)
● 鉄軌道車両	20%	↗	52.8%	↗	56.9% 鉄軌道車両に係る基準改正 (令和2年4月施行)	約70%
● 乗合バス (ノンステップバス)	17.7%	↗	38.4%	↗	68.0%	約80%
● 乗合バス (リフト付き又はスロープ付きバス)			3.3%	↗	6.5%	約25%
● 空港アクセスバス 第三次整備目標から追加	2,000人／日以上航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスが無い施設への バス路線運行システム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				40.1%	約50%
● 貸切バス	平成30年度からバリアフリー法の基準適合 義務対象に追加		平成30年度末 1,013台	↗	1,157台	約2,100台
● 福祉タクシー (UDタクシーを含む)	9,651台	↗	13,099台	↗	45,311台	約9万台
			UDタクシーの割合(総数)		19.2%(33,272台)	各都道府県で約25%
● 船舶	11.5%	↗	20.6%	↗	56.1%	約60%
● 航空機	54.4%	↗	86.1%	↗	100%	約100%

(参考) バリアフリー法制定以降のバリアフリー化の進捗状況③

		平成18年度末 バリアフリー法制定時		平成23年度末 第二次整備目標開始時		令和4年度末 現時点		令和7年度末 (第三次整備目標末)
● 建築物 (2,000m2以上の特別特定建築物 の総ストックのバリアフリー化率)		41%	▲	50%	▲	64%		約67%
	※令和3年度から2,000m2以上の特別特定建築物(公立小学校等を除く)の総ストックのバリアフリー化率							
● 道路 (重点整備地区の主要な生活関連経路 を構成する道路のバリアフリー化率)		45%	▲	77%	▲	71%	※令和3年度から国土交通大臣 が指定する特定道路に範囲変更	約70%
● 路外駐車場 (特定路外駐車場のバリア フリー化率)		29%	▲	47%	▲	72%		約75%
● 都市公園 (右記の設置された都市公 園のバリアフリー化率)	● 園路・広場	42%	▲	48%	▲	64%		約70%
	● 駐車場	32%	▲	44%	▲	56%		約60%
	● 便所	25%	▲	33%	▲	63%		約70%
※令和3年度から概ね2ha以上の都市公園に範囲変更								
※第三次整備目標から追加				令和2年度末 第三次整備目標開始時				
● マスタープランの策定市町村数				11	▲	34		約350
● 基本構想の策定市町村数				309	▲	321		約450
● 「心のバリアフリー」の認知度				約24%	▲	約21%		約50% ³¹

令和2年法律第28号
令和2年5月13日成立、
同月20日公布
令和3年4月1日施行
(一部は令和2年6月19日施行)

法律の概要

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対するソフト基準※遵守義務の創設(※ スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議への応諾義務を創設
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設(宿泊施設・飲食店等)の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)を追加

- ## 改正内容

国及び地方公共団体は、障害を理由とする差別の解消の推進に関して必要な施策の効率的かつ効果的な実施が促進されるよう、適切な役割分担を行うとともに、相互に連携を図りながら協力しなければならないものとする。

事業者による社会的障壁(障害がある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のもの)の除去の実施に係る必要かつ合理的な配慮の提供について、現行の努力義務から義務へと改める。

- (1) 基本方針に定める事項として、障害を理由とする差別を解消するための支援措置の実施に関する基本的な事項を追加
- (2) 国及び地方公共団体が障害を理由とする差別に関する相談に対応する人材を育成し又はこれを確保する責務を明確化
- (3) 地方公共団体は、障害を理由とする差別及びその解消のための取組に関する情報(事例等)の収集、整理及び提供に努めるものとする

(参考) 政府の広報資料

(参照) 内閣府HP (<https://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/sabekai.html>)

- 「**環境の整備**」とは、企業や店舗などの事業者や行政機関等に対して、個別の場面において、個々の障害者に対する合理的配慮が的確に行えるよう、**不特定多数の障害者を主な対象として行う事前的改善措置**のことであるが、「**合理的配慮**」は、**環境の整備を基礎として**、その実施に伴う負担が過重でない場合に、**特定の障害者に対して、個別の状況に応じて講じられる措置**である。したがって、**各場面における環境の整備の状況により、合理的配慮の内容は異なる**。
- 行政機関等及び事業者は、**必要な環境の整備に努めなければならない（努力義務）**。
- 事前的改善措置としては、**公共施設や交通機関におけるバリアフリー化**、意志表示やコミュニケーションを支援するためのサービス・介助者などの人的支援、障害者による円滑な情報の取得・利用・発信のための情報アクセシビリティの向上などが例として挙げられる。また、環境の整備には、**ハード面だけではなく、職員に対するソフト面の対応**（職員・社員を対象とした研修やマニュアルの整備など）**も含まれる**。
- 合理的配慮を必要とする障害者が多数見込まれる等の場合は、その都度、合理的配慮を提供するよりも「**環境の整備**」を行うことが効果的である。

「環境の整備」と「合理的配慮」の関係の例

【環境の整備】



施設を改修し、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。



不特定多数の障害者が利用することを想定し、あらかじめ携帯スロープを準備する。

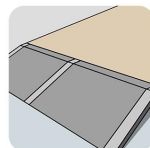


障害者から「自筆が難しいので代筆してほしい」と伝えられた際に合理的配慮の提供ができるよう、社員対応マニュアルを整備するとともに研修を実施する。

【合理的配慮】



設置された視覚障害者誘導用ブロックを活用し、障害者を施設内の目的地まで案内する。

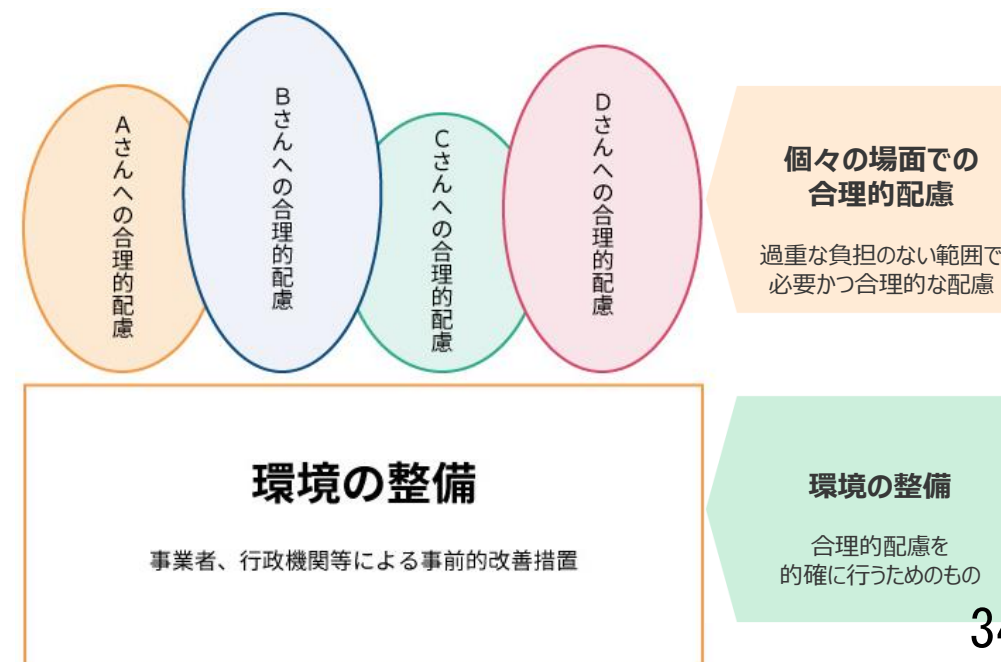


個別の障害者からの申出に応じて、段差に携帯スロープをかける。



障害者から「自筆が難しいので代筆してほしい」と伝えられた際、マニュアルや研修の内容を踏まえ、代筆に問題がない書類の場合は、障害者の意思を十分に確認しながら代筆する。

「合理的配慮」と「環境の整備」のイメージ



障害者差別解消法 (平成25年法律第65号)

環境の整備 (努力義務)

- 公共施設や交通機関におけるバリアフリー化
- 意思表示やコミュニケーションを支援するためのサービス
- 障害者による円滑な情報の取得・利用・発信のための情報アクセシビリティの向上

バリアフリー法ではハード整備に関する基準等が存在

- 職員・社員を対象とした研修やマニュアルの整備

バリアフリー法では研修等に資するガイドライン等が存在

不当な差別的取扱いの禁止 合理的配慮の提供 (義務)

バリアフリー法では役務の提供に関する基準等が存在

バリアフリー法 (平成18年法律第91号)

ハード面に関する規定

- 移動等円滑化基準（バリアフリー基準）への適合義務（新設等は義務、既存は努力義務）
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進

【バリアフリー基準適合義務の対象施設】

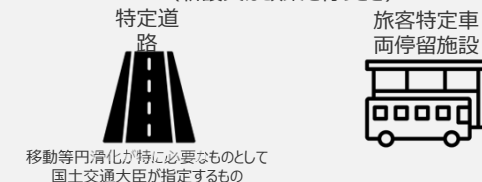
旅客施設

(新たに建設するとき又は一定以上の大事規模な改良を行うとき)



特定道路／旅客特定車両停留施設

(新設又は改築を行うとき)



車両等

(新たにその事業の用に供するとき)



(一般旅客定期航路事業の用に供するもの、旅客不定期航路事業の用に供するもの)

特定路外駐車場

(設置するとき)



特定公園施設

(新設、増築又は改築を行うとき)



特別特定建築物

(一定規模以上の建築をしようとするとき)



(特別支援学校、病院、店舗、ホテル、公立小中学校 等)

ソフト面に関する規定

- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
- 公共交通事業者に対し、以下の事項を義務・努力義務
 - ✓ 旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守（新設等は義務、既存は努力義務）
 - ✓ 旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務 等

【参考】

バリアフリー整備ガイドライン（役務編）に不当な差別的取扱い及び合理的配慮の提供の具体例を掲載

障害者による情報の取得及び利用並びに意思疎通に係る施策の推進に関する法律

令和4年法律第50号
令和4年5月19日成立、
同月25日公布・施行

1. 目的

全ての障害者が、あらゆる分野の活動に参加するためには、情報の十分な取得利用・円滑な意思疎通が極めて重要

障害者による情報の取得利用・意思疎通に係る施策を総合的に推進し、強制社会の実現に資する

※「障害者」とは、障害者基本法第2条第1号に規定する障害者

2. 基本理念

障害者による情報の取得利用・意思疎通に係る施策の推進に当たり旨とすべき事項

- ① 障害の種類・程度に応じた手段を選択できるようにする
- ② 日常生活・社会生活を営んでいる地域にかかわらず等しく情報取得等ができるようにする
- ③ 障害者でない者と同一内容の情報を同一時点において取得できるようにする
- ④ 高度情報通信ネットワークの利用・情報通信技術の活用を通じて行う（デジタル社会）

3. 関係者の責務・連携協力・意見の尊重

- 国・地方公共団体の責務等（4条）※障害者でない者にも資することを認識しつつ施策を行う
- 事業者の責務（5条）
- 国民の責務（6条）
- 国・地方公共団体・事業者等の相互の連携協力（7条）
- 障害者等の意見の尊重（8条）

4. 基本的施策

(1) 障害者による情報取得等に資する機器等（11 条）

- ① 機器・サービスの開発提供への助成、規格の標準化、障害者・介助者への情報提供・入手支援
- ② 利用方法習得のための取組（居宅支援・講習会・相談対応等）、当該取組を行う者への支援
- ③ 関係者による「協議の場」の設置 など

(2) 防災・防犯及び緊急の通報（12 条）

- ① 障害の種類・程度に応じた迅速・確実な情報取得のための体制の整備充実、設備・機器の設置の推進
- ② 多様な手段による緊急の通報の仕組みの整備の推進 など

(3) 障害者が自立した日常生活・社会生活を営むために必要な分野に係る施策（13 条）

- ① 意思疎通支援者の確保・養成・資質の向上
- ② 事業者の取組への支援 など

(4) 障害者からの相談・障害者に提供する情報（14 条）

<国・地方公共団体について>

- ① 相談対応に当たっての配慮
- ② 障害の種類・程度に応じて情報を提供するように配慮

(5) 国民の関心・理解の増進（15 条）

- 機器等の有用性・意思疎通支援者が果たす役割等、障害者による情報取得等の重要性に関する関心・理解を深めるための広報・啓発活動の充実 など

(6) 調査研究の推進等（16 条）

- 障害者による情報取得等に関する調査研究の推進・成果の普及

令和5年法律第65号
令和5年6月14日成立、
同月16日公布
令和6年1月1日施行

共生社会の実現を推進するための認知症基本法の成立・施行について①

1. 目的

認知症の人が尊厳を保持しつつ希望を持って暮らすことができるよう、認知症施策を総合的かつ計画的に推進

⇒ 認知症の人を含めた国民一人一人がその個性と能力を十分に発揮し、相互に人格と個性を尊重しつつ支え合いながら共生する活力ある社会（＝共生社会）の実現を推進

～共生社会の実現の推進という目的に向け、基本理念等に基づき認知症施策を国・地方が一体となって講じていく～

2. 基本理念

認知症施策は、認知症の人が尊厳を保持しつつ希望を持って暮らすことができるよう、①～⑦を基本理念として行う。

- ① 全ての認知症の人が、基本的人権を享有する個人として、自らの意思によって日常生活及び社会生活を営むことができる。
- ② 国民が、共生社会の実現を推進するために必要な認知症に関する正しい知識及び認知症の人に関する正しい理解を深めることができる。
- ③ 認知症の人にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるものを除去することにより、全ての認知症の人が、社会の対等な構成員として、地域において安全にかつ安心して自立した日常生活を営むことができるとともに、自己に直接関係する事項に関して意見を表明する機会及び社会のあらゆる分野における活動に参画する機会の確保を通じてその個性と能力を十分に発揮することができる。
- ④ 認知症の人の意向を十分に尊重しつつ、良質かつ適切な保健医療サービス及び福祉サービスが切れ目なく提供される。
- ⑤ 認知症の人のみならず家族等に対する支援により、認知症の人及び家族等が地域において安心して日常生活を営むことができる。
- ⑥ 共生社会の実現に資する研究等を推進するとともに、認知症及び軽度の認知機能の障害に係る予防、診断及び治療並びにリハビリテーション及び介護方法、認知症の人が尊厳を保持しつつ希望を持って暮らすための社会参加の在り方及び認知症の人が他の人々と支え合いながら共生することができる社会環境の整備その他の事項に関する科学的知見に基づく研究等の成果を広く国民が享受できる環境を整備。
- ⑦ 教育、地域づくり、雇用、保健、医療、福祉その他の各関連分野における総合的な取組として行われる。

3. 国・地方公共団体等の責務等

国・地方公共団体は、基本理念にのっとり、認知症施策を策定・実施する責務を有する。

国民は、共生社会の実現を推進するために必要な認知症に関する正しい知識及び認知症の人に関する正しい理解を深め、共生社会の実現に寄与するよう努める。

政府は、認知症施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講ずる。

※その他保健医療・福祉サービス提供者、生活基盤サービス提供事業者の責務を規定

4. 認知症施策推進基本計画等

政府は、認知症施策推進基本計画を策定（認知症の人及び家族等により構成される関係者会議の意見を聴く。）

都道府県・市町村は、それぞれ都道府県計画・市町村計画を策定（認知症の人及び家族等の意見を聴く。）（努力義務）

5. 基本的施策

- ①【認知症の人に関する国民の理解の増進等】
国民が共生社会の実現の推進のために必要な認知症に関する正しい知識及び認知症の人に関する正しい理解を深められるようにする施策
 - ②【認知症の人の生活におけるバリアフリー化の推進】
 - ・ 認知症の人が自立して、かつ、安心して他の人々と共に暮らすことのできる安全な地域作りの推進のための施策
 - ・ 認知症の人が自立した日常生活・社会生活を営むことができるようにするための施策
 - ③【認知症の人の社会参加の機会の確保等】
 - ・ 認知症の人が生きがいや希望を持って暮らすことができるようにするための施策
 - ・ 若年性認知症の人（65歳未満で認知症となった者）その他の認知症の人の意欲及び能力に応じた雇用の継続、円滑な就職等に資する施策
 - ④【認知症の人の意思決定の支援及び権利利益の保護】
認知症の人の意思決定の適切な支援及び権利利益の保護を図るための施策
 - ⑤【保健医療サービス及び福祉サービスの提供体制の整備等】
 - ・ 認知症の人がその居住する地域にかかわらず等しくその状況に応じた適切な医療を受けることができるための施策
 - ・ 認知症の人に対し良質かつ適切な保健医療サービス及び福祉サービスを適時にかつ切れ目なく提供するための施策
 - ・ 個々の認知症の人の状況に応じた良質かつ適切な保健医療サービス及び福祉サービスが提供されるための施策
 - ⑥【相談体制の整備等】
 - ・ 認知症の人又は家族等からの各種の相談に対し、個々の認知症の人の状況又は家族等の状況にそれぞれ配慮しつつ総合的に応ずることができるようにするために必要な体制の整備
 - ・ 認知症の人又は家族等が孤立することがないようにするための施策
 - ⑦【研究等の推進等】
 - ・ 認知症の本態解明、予防、診断及び治療並びにリハビリテーション及び介護方法等の基礎研究及び臨床研究、成果の普及 等
 - ・ 認知症の人が尊厳を保持しつつ希望を持って暮らすための社会参加の在り方、他の人々と支え合いながら共生できる社会環境の整備等の調査研究、成果の活用 等
 - ⑧【認知症の予防等】
 - ・ 希望する者が科学的知見に基づく予防に取り組むことができるようにするための施策
 - ・ 早期発見、早期診断及び早期対応の推進のための施策
- ※ その他認知症施策の策定に必要な調査の実施、多様な主体の連携、地方公共団体に対する支援、国際協力

6. 認知症施策推進本部

内閣に内閣総理大臣を本部長とする認知症施策推進本部を設置。基本計画の案の作成・実施の推進等をつかさどる。

※基本計画の策定に当たっては、本部に、認知症の人及び家族等により構成される関係者会議を設置し、意見を聴く。

LGBT理解増進法の成立・施行について

性的指向及びジェンダーアイデンティティの多様性に関する国民の理解の増進に関する法律（令和5年法律第68号）（概要）

目的（1条）

性的指向及びジェンダーアイデンティティの多様性に関する国民の理解が必ずしも十分でない現状に鑑み、性的指向及びジェンダーアイデンティティの多様性に関する国民の理解の増進に関する施策の推進に関し、基本理念を定め、並びに国及び地方公共団体の役割等を明らかにするとともに、基本計画の策定その他の必要な事項を定めることにより、性的指向及びジェンダーアイデンティティの多様性を受け入れる精神を涵養し、もって性的指向及びジェンダーアイデンティティの多様性に寛容な社会の実現に資することを目的とする。

定義（2条）

「性的指向」

恋愛感情又は性的感情の対象となる性別についての指向

「ジェンダーアイデンティティ」

自己の属する性別についての認識に関するその同一性の有無又は程度に係る意識

基本理念（3条）

性的指向及びジェンダーアイデンティティの多様性に関する国民の理解の増進に関する施策は、全ての国民が、その性的指向又はジェンダーアイデンティティにかかわらず、等しく基本的人権を享有するかけがえない個人として尊重されるものであるとの理念にのっとり、性的指向及びジェンダーアイデンティティを理由とする不当な差別はあってはならないものであるとの認識の下に、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に資することを旨として行われなければならない。

国の役割

国民の理解の増進に関する施策の策定及び実施の努力（4条）

- ・ 毎年1回、施策の実施の状況を公表（7条）
- ・ 基本計画の策定（8条）
※おおむね3年ごとに検討・変更
- ・ 学術研究その他の必要な研究（9条）
- ・ 心身の発達に応じた教育及び学習の振興（10条1項）
- ・ 知識の着実な普及、相談体制の整備その他の必要な施策（10条1項）
- ・ 性的指向・ジェンダーアイデンティティ理解増進連絡会議の運営（11条）
- ・ 指針の策定（12条）

地方公共団体の役割

国との連携を図りつつ、その地域の実情を踏まえ、国民の理解の増進に関する施策の策定及び実施の努力（5条）

- ・ 心身の発達に応じた教育及び学習の振興（10条1項）
- ・ 知識の着実な普及、相談体制の整備その他の必要な施策（10条1項）

事業主等の役割

・ 労働者や児童等の理解の増進に自ら努める（6条）

事業主の役割（10条2項）

- ・ 情報の提供、研修の実施、普及啓発、就業環境に関する相談体制の整備等の必要な措置

学校※の設置者の役割（10条3項）

- ・ 家庭及び地域住民その他の関係者の協力を得つつ、教育又は啓発、教育環境の整備、相談の機会の確保等
※幼稚園及び特別支援学校の幼稚部を除く。

・ 国又は地方公共団体が実施する国民の理解の増進に関する施策への協力の努力（6条）

留意事項（12条）

- ・ 措置の実施等に当たっては、性的指向又はジェンダーアイデンティティにかかわらず、全ての国民が安心して生活することができることとなるよう、留意する。

見直し規定

- ・ この法律の規定については、施行後3年を目途として、この法律の施行状況等を勘案し検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

移動等円滑化の目標達成状況について

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（※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

- ・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（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%	・ 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
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約38%	約43%	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をふまえて可能な限りバリアフリー化
		案内設備※3	約75%	約77%	原則 100%	・ 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
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%	原則 100%	・ 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
	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%	・ 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%	・ 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	41,464台	45,311台※5	約90,000台	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19%※5※9 【別紙参照】	約25%	
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%	- 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%	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%	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	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%	約64%	約70%	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%	約60%	
		便所	約62%	約63%	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%	- 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※10	約24%	約21%	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 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。

- 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。

(参考) 公立小中学校等施設におけるバリアフリー化の加速について

- 令和2年5月のバリアフリー法の改正により、**既存公立小中学校等施設のバリアフリー化が努力義務化**されたことを踏まえ、文部科学省では、**令和7年度末までの整備目標を設定し、取組の加速を要請。**
- 学校設置者は、**関係部局との連携**を図りながら**整備計画を策定し、計画的な取組を加速**することが必要。具体的には、**要配慮児童生徒の入学予定情報等を早めに収集しつつ、あらゆる機会を捉えて学校施設のバリアフリー化を図るとともに、長寿命化改修等の大規模改修時には、施設全体のバリアフリー化を進めることが重要。**
- 文部科学省では、令和3年度から、バリアフリー化のための改修事業について**国庫補助率を1/3から1/2に引き上げ。**

●バリアフリー化率の現状と、令和7年度末までの国の目標

対象		令和2年度	令和4年度	令和7年度末までの目標
バリアフリースイレ	校舎	65.2%	70.4%	避難所に指定されている全ての学校※ に整備する ※令和4年度調査時点で総学校数の約93%(校舎)、 約98%(屋内運動場)に相当
	屋内運動場	36.9%	41.9%	
スロープ等による 段差解消	門から建物の前まで	校舎	78.5%	全ての学校 に整備する
		屋内運動場	74.4%	
	昇降口・玄関等から 教室等まで	校舎	57.3%	
		屋内運動場	57.0%	
エレベーター (1階建ての建物のみ保有する学校を含む)	校舎	27.1%	29.0%	要配慮児童生徒等が在籍する全ての学校※ に整備する ※令和4年度調査時点で総学校数の約41%(校舎)、 約76%(屋内運動場)に相当
	屋内運動場	65.9%	70.5%	

前回のあり方検討会や最近の移動等円滑化評価会議等で頂いた主なご意見について

- **前回のバリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会（第11回）で頂いた主なご意見**
- **最近の移動等円滑化評価会議等（地域分科会を含む）で頂いた主なご意見**

1. 前回のあり方検討会で頂いた主なご意見

障害当事者からの主な意見

（ハード面に関するご意見）

- バリアフリー化は基本構想への位置付けがないと進まない部分もあるので、地方を回って策定を推進してほしい。地方局でも自治体を回っていただいているようだがなかなか策定が進まないの、ぜひ周知に努めてほしい。
- バスの技術開発を進め、段差をなくすとともに、車椅子使用者の乗客が多い地域においてはバリアフリー化されたバスを多く導入するようにしてほしい。バスはいろいろな人の足であり、事業者だけでなく関係者全体で考えていくべき。
- 鉄軌道車両に関しては、特急などの都市間車両の整備基準の見直しも必要。新幹線についてはすばらしい基準ができた。また、通勤型車両では各車両に車椅子スペースの設置が進んでいるが、特急などの都市間車両には課題が残っている。

（ソフト面に関するご意見）

- 啓発のための研修については、研修現場に必ず当事者が加わるようにしてほしい。
- ハード面は達成されつつある部分もあるが、心のバリアフリーについては課題が大きい。心のバリアフリーに関する理解を深めることについて、ぜひ成果を上げてほしい。

（整備目標の見直しに関するご意見）

- 今回の法改正で定義された特定車両停留施設について現在整備の基準を議論しているが、基準策定後、ぜひ追加で整備目標に盛り込んでほしい。バスタプロジェクトとしては10程度の施設が設置されると聞いている。

有識者等からの主な意見

（ハード面に関するご意見）

- 東京オリパラ大会の大きなレガシーとして当事者参画を残すため、参画のためのルール化が必要。基本構想という枠組みもあるが、まちづくりや都市計画事業等、計画全般に生かしていく仕組み作りが重要。
- 基本構想の役割は非常に大きいと感じているが、自治体での実行方策がみえていない。作成ガイドラインの改訂もされているが、具体的な策定がなかなか進まないの、方策をクリアしていくべき。
- 自治体には総合計画や各種都市・交通・福祉・教育関連計画等があるが、マスタープランはそれらとも関連する計画であり、首長を含む自治体の職員が一体となって取り組む意識づくりが重要。
- 公立小中学校のバリアフリー基準適合義務化は重要な制度改正。民間の私立学校への拡大も期待したい。

（ソフト面に関するご意見）

- ヘルプマークへの理解が不十分でありあまり席を譲ってもらえない、示すことが恥ずかしいとの声がある。心のバリアフリーと関連する問題であり、ソフトの取組の深化が必要。
- 施設の不適正利用を防ぐための啓発活動を行っているが、壁にぶつかっているのではない。交通機関にもたくさんのポスターが貼ってあるが埋もれてしまっている。
- 観光施設における心のバリアフリーの認定制度について、宿泊施設や飲食店、観光案内所だけでなく、土産店や美術館をどう取り込んでいくか。対象者の障害特性について認定基準のなかにどう取り込んでいくか。
- 観光施設のハード面はどう評価するのか。ソフト面の取組だけで認定を行うのか。特に宿泊施設では、ハード面の一定のバリアフリー化が認定のベースになり、スムーズな利用につながるのではない。

（整備目標の見直しに関するご意見）

- 建築物ストックのバリアフリー化率について、ハートビル法が改正された2002年前後に分けて表現するべきではないか。
- 達成率の高い分野についてはバリアフリー化した中身の検証も重要。目標値を実効性のあるものにしていくため、検証の方法を検討していく必要がある。

2. 最近の移動等円滑化評価会議等（地域分科会を含む）でいただいた主なご意見

障害当事者からの主な意見

（ハード面に関するご意見）

- 経営状況が厳しいローカル線の問題について、県内でも廃線を議論する協議会設置の基準を満たすような路線が存在し、この問題は無人駅の問題とも関わってくる重要な問題と認識している。廃線となった場合に、バス転換を図ることも選択肢としてあがっているが、その際はバリアフリー化された車両の導入をお願いしたい。
- 無人化駅で人がいないと、バリアがあれば、人の対応が難しいので、無人化駅こそバリアフリー化を進めて欲しい。
- 今後も駅の窓口の閉鎖・廃止を進めていくと考えられるが、規定路線で変更不可能なのであれば、ぜひ様々な利用客のことを念頭に置きながら進めてほしい。
- 車椅子ユーザーとしてはデマンド交通で福祉車両が走っている地域が少ないのではないかと感じている。
- 高速バスや長距離バスについて、バリアフリー基準適用除外の見直しを検討いただきたい。
- 空港における電動車椅子のバッテリーチェックの手間について、更なる改善を求めている。
- 新築だけでなく、大規模改修等の場合も、障害者が利用しやすいよう、障害当事者等が現地を視察したり、意見を聴取するなど、密に関われる環境が必要である。
- 小規模店舗のバリアフリー化を一層進めてほしい。
- 障害当事者の参加というところが随分進められてきているが、発達障害、知的障害の関係者の参加というのはなかなか難しいという状況がまだまだあると思う。
- 当事者自身も意見・提言力を高め、相互効果を高めていくのは大事な役割だと思っている。
- アプリで新幹線の全ての車両について、車椅子席を予約できるようにしていただきたい。
- 鉄道駅に関して、視覚障害者もウェブ上で障害者割引を使って切符を購入できるとよい。
- みどりの窓口に行くと障害者割引を申し込めなければならない状況が続いている。非常に不便な思いを抱えている方たちもたくさんいるため、みどりの窓口に行かなくても、障害者割引を含めたウェブ予約などを活用できるように、活用できるかどうかということも含めて検討をお願いさせていただきたい。
- ICTに関するガイドラインがないので、国が主導して作っていただきたい。新たな取組を行う場合は当事者に情報が届かないと意味がないので、周知の方法も重要。
- ICTの活用でバリアが減ることは今後期待できると思うが、新しい制度や仕組み、デバイス機器はそれ自体がバリアになることもある。新しい技術やツール自体がバリアにならないよう十分な支援をお願いできればと思う。

（ソフト面に関するご意見）

- 無人の時間帯においては、駅員以外のサポートがもっと広がればよい。
- 言葉として徐々に定着している「心のバリアフリー」だが、「思いやり」ではなく「障害の社会モデル」を理解していくという広まり方を望みたい。
- 周りの方たちの助け、サポートというのが充実していくことが発達障害者の活動参加につながっていくと思うので、ソフト面の充実をさらに進めていただきたい。
- 内部障害の人たちに対しての心のバリアフリーを一層進めていただきたい。
- ヘルプマークの配付・啓発に取り組んで頂いているが、ただ配っているだけではダメで、一般市民の方がたの間にマークが定着しなければ何にもならない。バスや電車で啓発ステッカーを多く見る事は喜ばしいが、一般市民にマークが認識されていない。
- 国交省の知的・発達障害者等の公共交通機関の利用支援となる利用体験プログラムの実施マニュアルと関連づけながら、知的障害、発達障害の方の移動についても基準・ガイドラインが設けられるとよい。
- 特に知的・発達障害の方達は、置かれる環境によって、能力を発揮する場合と 障害になる場合があるため、分かりやすく伝えていくということを掘り下げて取り組んでいただくとともに、事例を収集していただきたい。
- 交通事業者の職員が認知症や高齢者の行動特性あるいは心理を理解し、バリアフリー的な行動ができるよう推進いただきたい。

（整備目標の見直しに関するご意見）

- 数値上ほぼ百パーセントに近い移動等円滑化が図られていても、障害者の使いやすさとは少しずれていると感じる。指標、評価項目の見直しも議論してほしい。
- 心のバリアフリーの評価指標として、障害の理解度と対応の経験等を設定してはどうか。
- 顧客満足度として、障害当事者にアンケートやヒアリングを実施してはどうか。
- バリアフリー研修を実施している事業者数等の数値を目標にできないか。

有識者等からの主な意見

(ハード面に関するご意見)

- 都市部はバリアフリー料金制度の導入により整備が進んでいくと思うが、値上げした運賃の使い道をどこに充てるか重要。地方部は金銭的にも厳しいためどう考えるか。地方の鉄道駅を中心に、積極的に事業者と自治体が連携した取組を加速していただきたい。
- 都市部と地方部で必ずしもバリアフリーの基準を同一にする必要はないのではないか。
- 整備状況の実態について、全国と比較してギャップが大きい地方があるが、バリアフリーに対する意識が低いということではなくて、気候の問題や事業者の体力の問題等、様々な実態がある。全国と同じ事を同じ仕組みでやっても埋まらないので、地域固有の課題をしっかりと示して、それに対して個別の対策や支援をいただくような仕組みを作っていくとこの状況は変えられないと思う。
- 今回の能登地震で避難所のバリアフリー化も話題に挙がるが、もう少し小中学校や体育館などのバリアフリー化のグッドプラクティスを普及する等も考えるべきではないか。また、地域の実情を踏まえた議論ができていないのではないか。
- 特に地方の空港は、空港内だけではなく二次交通への接続が問題。
- 基本構想の作成について、かなり地域間格差ができています。どのように作成すれば良いのか、各地域の特性に応じたモデルケースを示す等、様々な支援をしていく必要があるのではないかと。
- 基本構想・マスタープランの整備目標達成は困難と思われるが、地方公共団体の機運は高まりつつある。
- 基本構想の策定にあたっては、自治体職員のバリアフリーに関する知識や理解の推進が必要だが、現状では不足していると感じる。今後の自治体での人材育成をどう進めて行くか。
- 2006年のバリアフリー法になってから18年経過するが、そろそろ基本構想を義務化することも考えてはどうか。また、この間のバリアフリー基本構想、あるいはマスタープランを高めていく施策がどの程度有効に働いたか。
- 当事者参画の実効性が確保されていない。これを踏まえると事業者レベルでの当事者参画の仕組みを評価することが大事になってくると考える。
- 当事者の参画を必要とする何らかの仕組み作りが必要。
- 駅係員の数が非常に少なくなっていると感じている。そのような状況では個別対応が難しいことも多いことから、ICTを応用して、スマートフォンなどに対して個々のニーズに合わせた情報提供を行うことが個別の誘導よりも効果的かつ効率的であると考えます。
- ICT技術はそれだけの活用ではなく人の支援とどう組み合わせるかが重要であり、技術とソフトの連携というところが見落とされているのでは無いか。
- ICT技術は、企業間の競争は悪いことではないが、一定の標準化に進んだ方が、利用者が多くの様々な地域で利用する際に便利だと思う。

(ソフト面に関するご意見)

- それぞれの事業者で行っている接遇は素晴らしい内容になっているが、事業者間をまたがる場合に円滑な接遇ができていないという課題があることから、異なる事業者間における接遇の連続性等についても検討してほしい。
- 心のバリアフリーの取組をどのように評価するか。何らかの行動指標について知恵を絞らないといけな。障害の社会モデルに対する理解度を測るのも良いかもしれない。
- 心のバリアフリーについて、学校教育との連携を更に進めてほしい。
- LGBTQの関係ではトイレを中心に議論となるが、どのような取り扱うか。

(参考) 国会質疑で取り上げられた主な事項

○国会質疑等で取り上げられた主な事項

【バリアフリー化に向けた整備について】

- ・エレベーターの基準やガイドラインの見直し・適正利用の周知
- ・踏切における点字ブロックの整備やAIを活用した監視システムの導入
- ・災害時の拠点施設等におけるバリアフリー化
- ・小規模店舗におけるバリアフリー化
- ・障害者割引の切符のWEB購入サービスの導入／障害者用ICカードの導入
- ・2025年デフリンピック東京大会を契機に多言語による視覚的な案内表示の充実

【バリアフリー法に基づく制度やガイドライン等について】

- ・ハード・ソフト取組計画の作成促進
- ・「バリアフリー基本構想」の作成促進
- ・適正利用の啓発（バリアフリースイッチ／車椅子使用者用駐車施設等／子ども用車椅子）
- ・EV充電施設のバリアフリー化にむけたガイドラインの作成
- ・NPO等の民間団体と連携したバリアフリー化の推進
- ・コロナ禍を踏まえた接客ガイドラインの改正
- ・障害者や高齢者による防災気象情報へのアクセスを保证するため、当事者参画のもと検討の場の設置
- ・オリンピックのレガシーとして、「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」の内容を踏まえた各種ガイドラインの見直し、反映

【その他】

- ・差別解消関係（車椅子の大きさ等による乗車拒否の禁止など）
- ・地方のバリアフリー化の推進
- ・精神障害者割引の導入促進

主要課題の検討について(案)

- これまで当事者や有識者から幅広い観点から多岐にわたる意見を頂いているところ。
- これらの中には、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存在。このため、特に主要課題（詳細次項）と考えられる事項については、以下の観点から別途検討の場を設けることが必要と思慮。
 - －主要な検討事項について集中的かつ継続的に議論を深めること
 - －当事者、事業者、有識者の各々の意見表明のための時間を十分に確保すること
 - －必ずしもあり方検討会の構成員に限らず、自治体を含め多様な取組主体や有識者から現状・課題認識を共有頂きつつ、オープンに意見交換を行う場を確保すること



- これまで当事者や有識者から頂いた意見のうち、(i)現在の社会経済情勢の変化に対応が必要なもの、(ii)整備目標の進展が芳しくないもの、(iii)当事者からのニーズが高いもの（数多くの意見を頂いたもの）に着目し、主要課題・論点を抽出。
- これらのうち、内容に親和性があり併せて検討することが望ましいものについては同一の課題として分類。
- これらの抽出・分類の結果、以下のとおり、3つの主要課題を整理するとともに、各課題について主な論点（案）を整理。

主要課題と主な論点（案）について

バリアフリー法及び関連 施策のあり方に関する 検討会

主要課題①： 地域特性を踏まえたバリアフリーま ちづくりのあり方

- ✓ 地方部のバリアフリーを一層推進するためにはどのように取り組むべきか
- ✓ 各地域分科会の活用等も含め、各地域の特性を踏まえた基本構想・マスタープランの作成をどのように促進していくか
- ✓ 地方公共団体における都市・交通等の計画と連携した効果的なバリアフリーまちづくりの促進についてどう考えるか
- ✓ 整備目標のあり方についてどう考えるか

主要課題②： 心のバリアフリー・目に見えない障 害への対応の更なる推進のあり方

- ✓ 「心のバリアフリー」、「障害の社会モデル」の理解促進及び高齢者・障害者等への適正な配慮や必要な協力を推進するためにはどのように取り組むべきか
- ✓ 交通結節点の移動の連続性に配慮した、乗り継ぎ時における旅客支援等を推進するためにはどのように取り組むべきか
- ✓ 目に見えない障害特性（知的・発達・精神障害等）の理解促進、適切な移動支援の提供のあり方についてどう考えるか
- ✓ ソフト面（理解度・接遇水準等）に関連する整備目標のあり方についてどう考えるか

主要課題③： バリアフリー分野の I C T 活用・当 事者参画の更なる推進のあり方

- ✓ バリアフリー分野のICT利活用（情報提供・誘導案内に係るもの等を想定）の促進に向けた施策のあり方や、人的支援との役割分担・組み合わせのあり方についてどう考えるか
- ✓ 当事者参画のより一層の推進や、当事者目線のガイドラインの整備を進め56ためにはどのように取り組むべきか

- 意見交換を円滑かつ効果的に進めるため、①障害当事者、②自治体及び事業者、③有識者の3者より個別にご意見等を伺うこととしてはどうか。
- 具体の検討会の開催方法や回数・時期等は、参加者のご意向や検討状況を踏まえつつ決定することを想定。
- ※ 主要課題の検討状況については、第13回あり方検討会に報告予定。

キックオフ、主要課題・論点の提示、議論の進め方の合意形成等

第12回
5月30日

主要課題の検討の流れ（案）

（例）主要課題①：地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりのあり方

パート①（当事者パート）

当事者より、問題意識をはじめ、大きな視点からご意見をお伺いし、実態把握やアプローチする課題の優先順位付けの参考とさせていただくもの

パート②（自治体・事業者パート）

※基本構想を策定している自治体等を想定

先進的な取組を実施している自治体・事業者より、取り組み内容・施策効果・課題や、バリアフリー各種制度に関する要望等をお伺いし、具体施策の検討の参考とさせていただくもの

パート③（有識者パート）

有識者より、これまでの関連施策への評価、課題認識、今後5～10年を見据えた政策提言等をお伺いし、具体施策の検討の参考とさせていただくもの

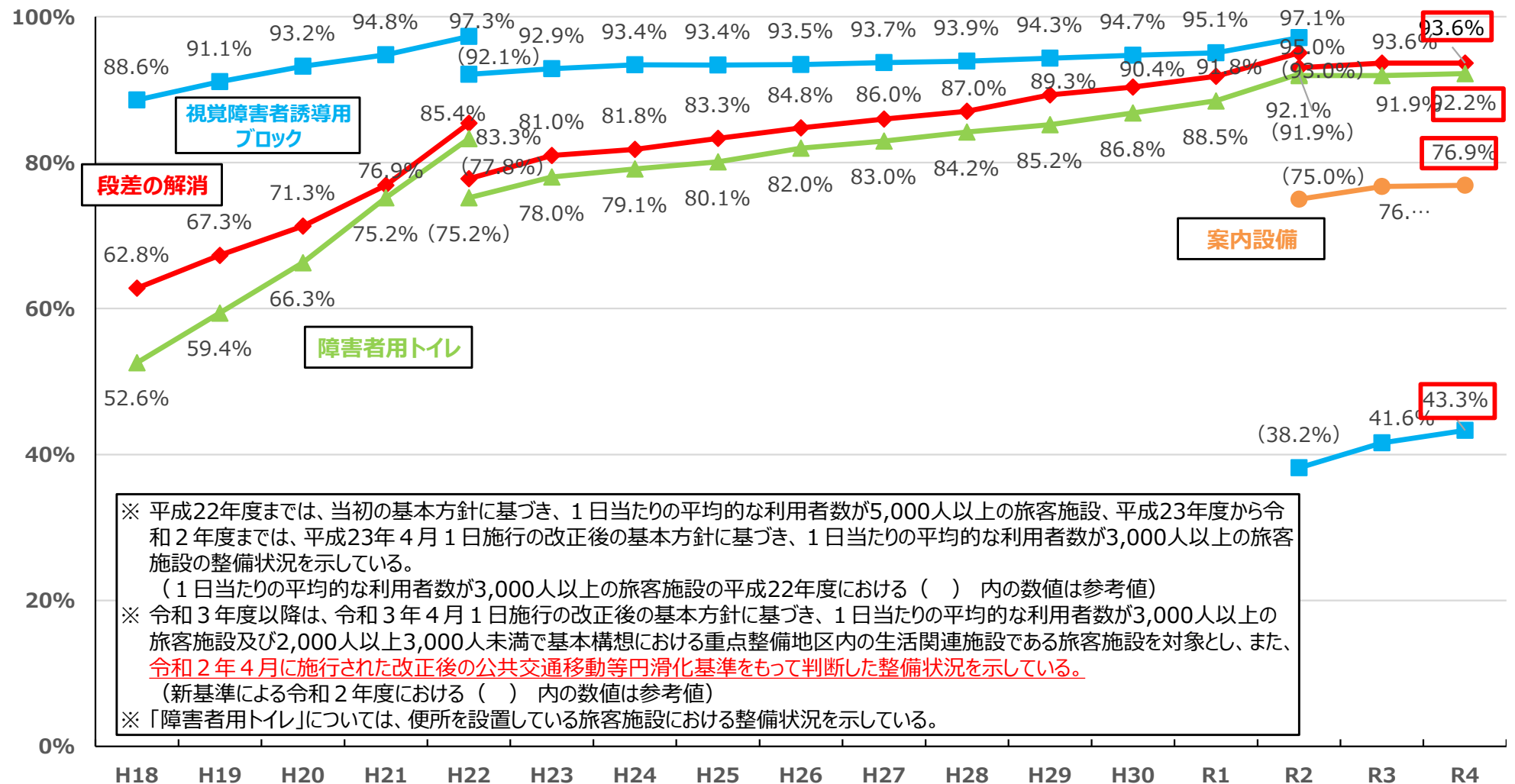
主要課題、整備目標に係る検討状況の報告

第13回
10月頃

継続開催

移動等円滑化の目標達成状況の詳細について

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。



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）

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。

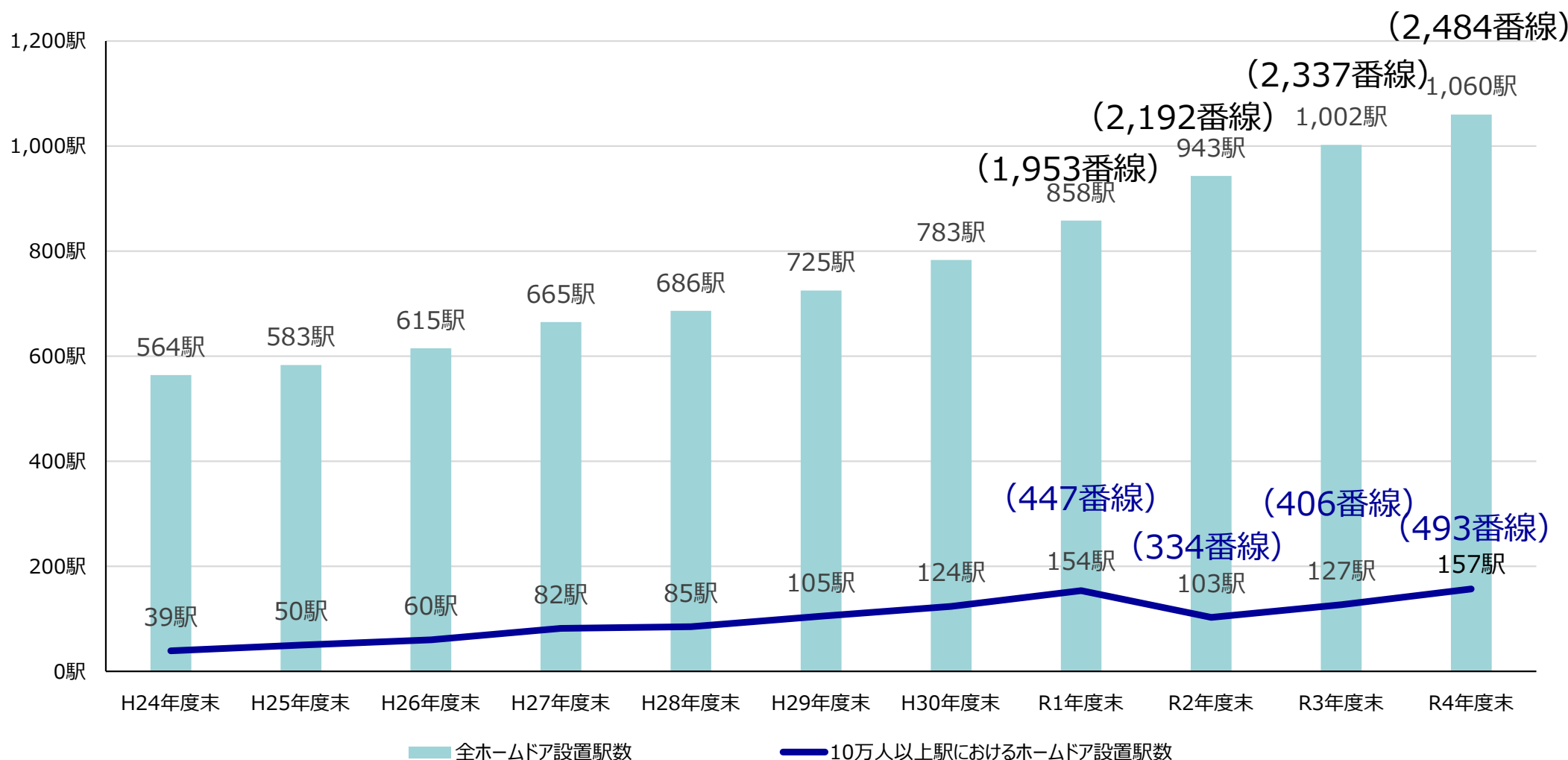
今後の取組

- ✓ 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）】

- ・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208.1億円の内数（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年度末までの達成状況は、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。

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。

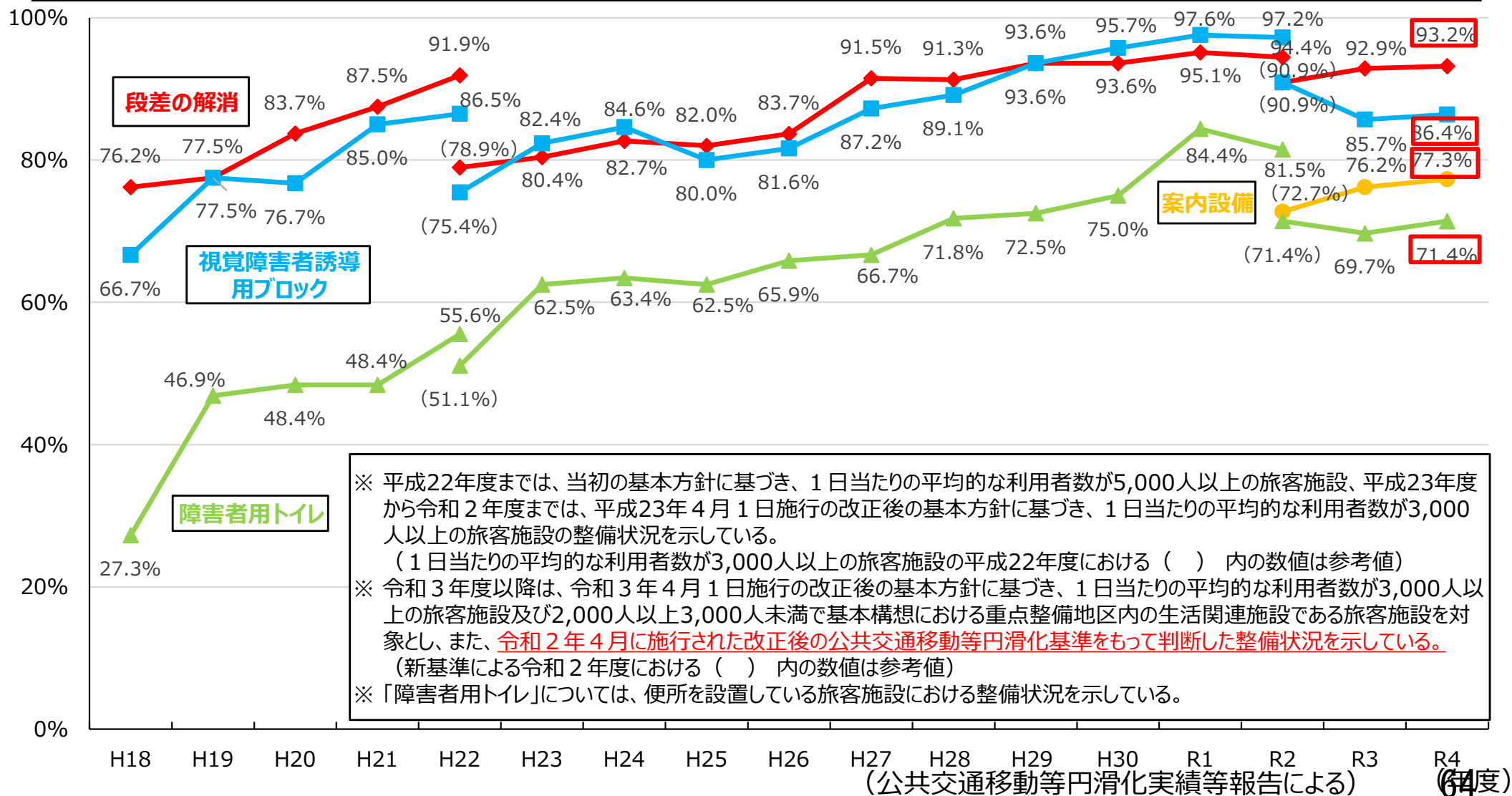
今後の取組

- ✓ 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）】

- ・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）

平均利用者数が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。



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%

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）】

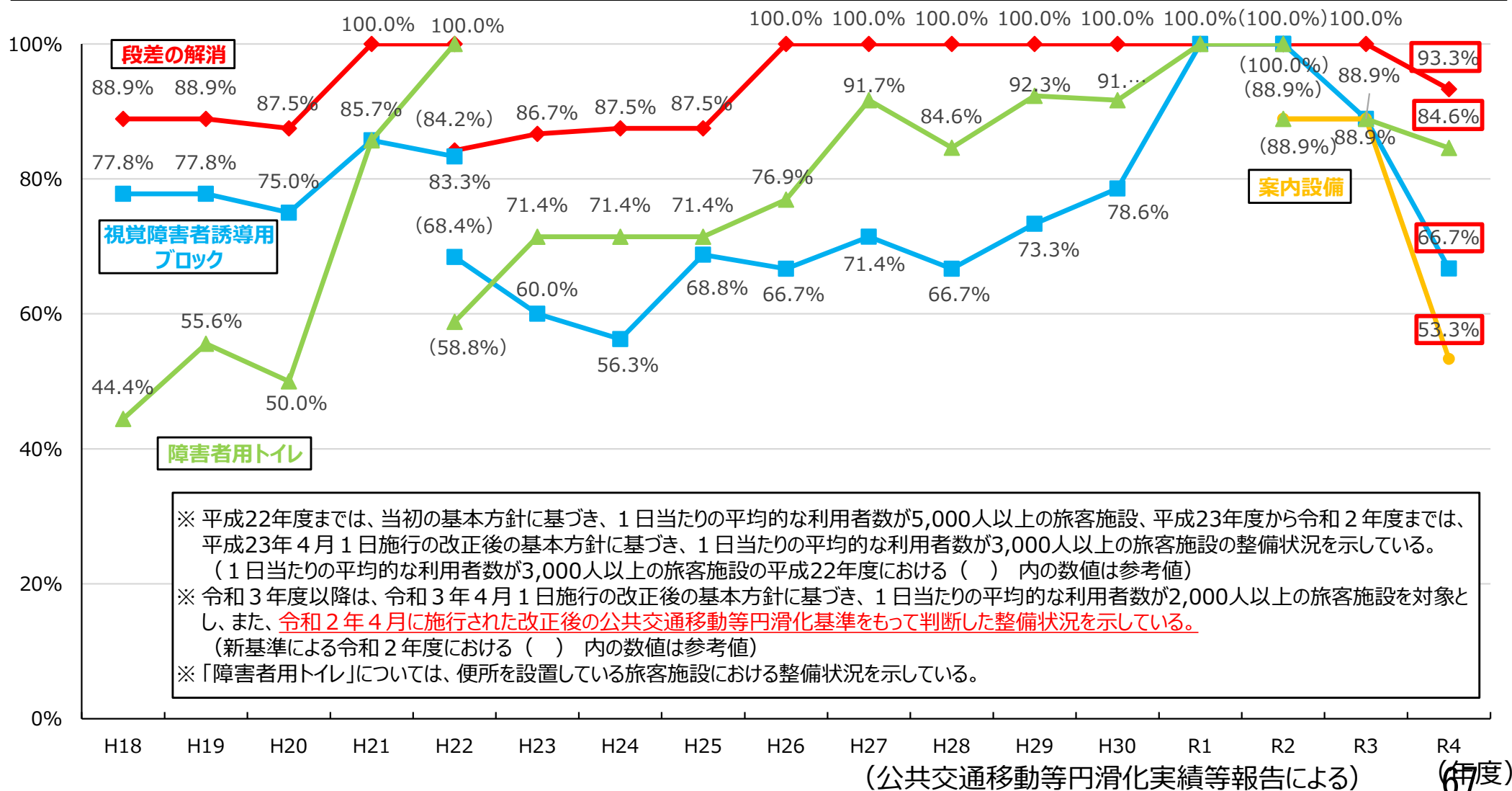
・地域公共交通確保維持改善事業：208億円の内数（補助率：1/3）

・地域における受入環境整備促進事業：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）

平均利用者が2,000人/日以上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。



（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%

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。

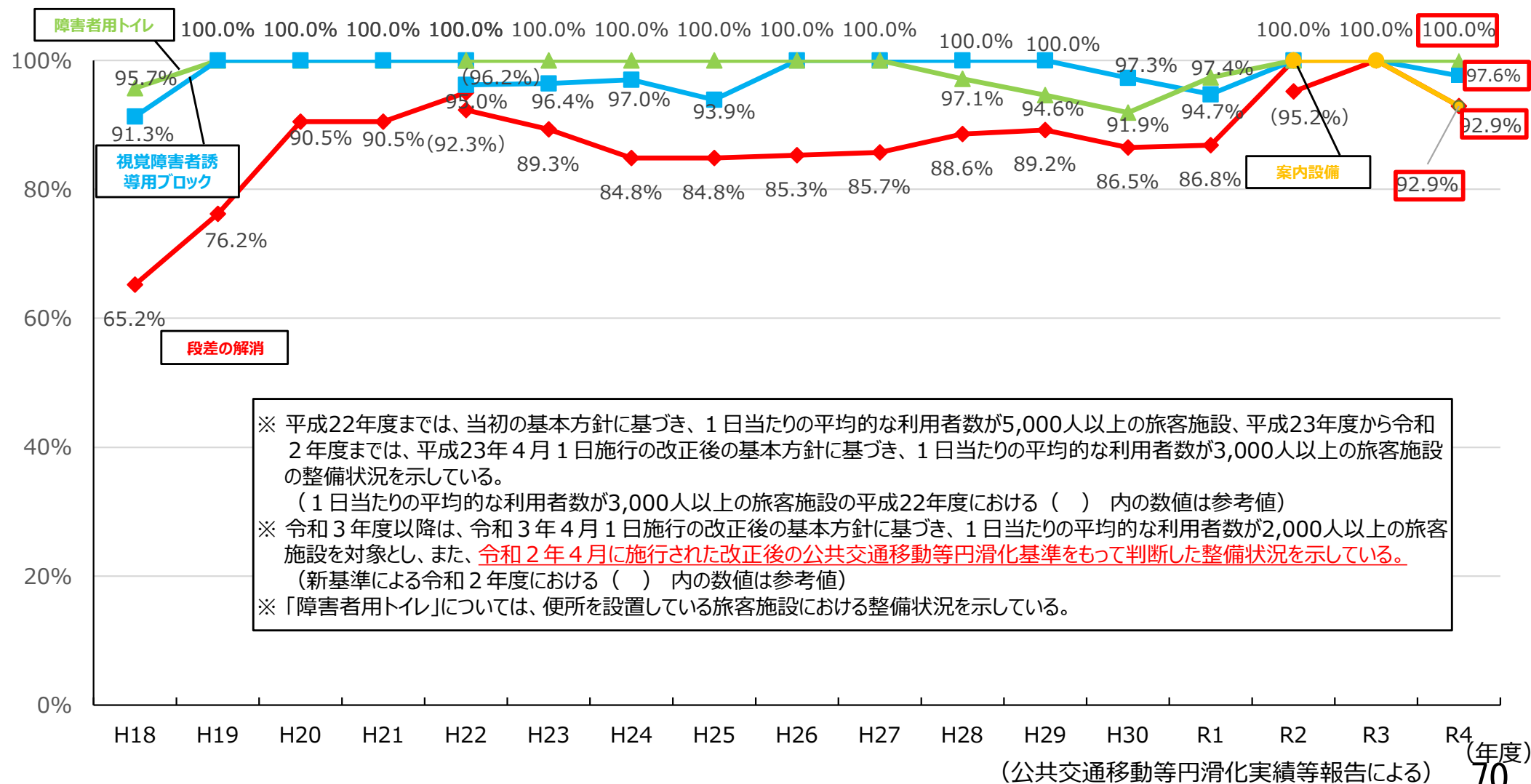
今後の取組

- ✓ 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）】

・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）

平均利用者が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。



※ 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。

（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
航空旅客ターミナル数	5	3	2	6	2	4	3	4	10	3	42
（うちトイレ設置ターミナル数）	5	3	2	6	2	4	3	4	10	3	42
段差の解消（施設数）	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（施設数）	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（施設数）	5	3	2	6	2	4	3	4	10	3	42
うちトイレ設置ターミナル数に対する割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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。

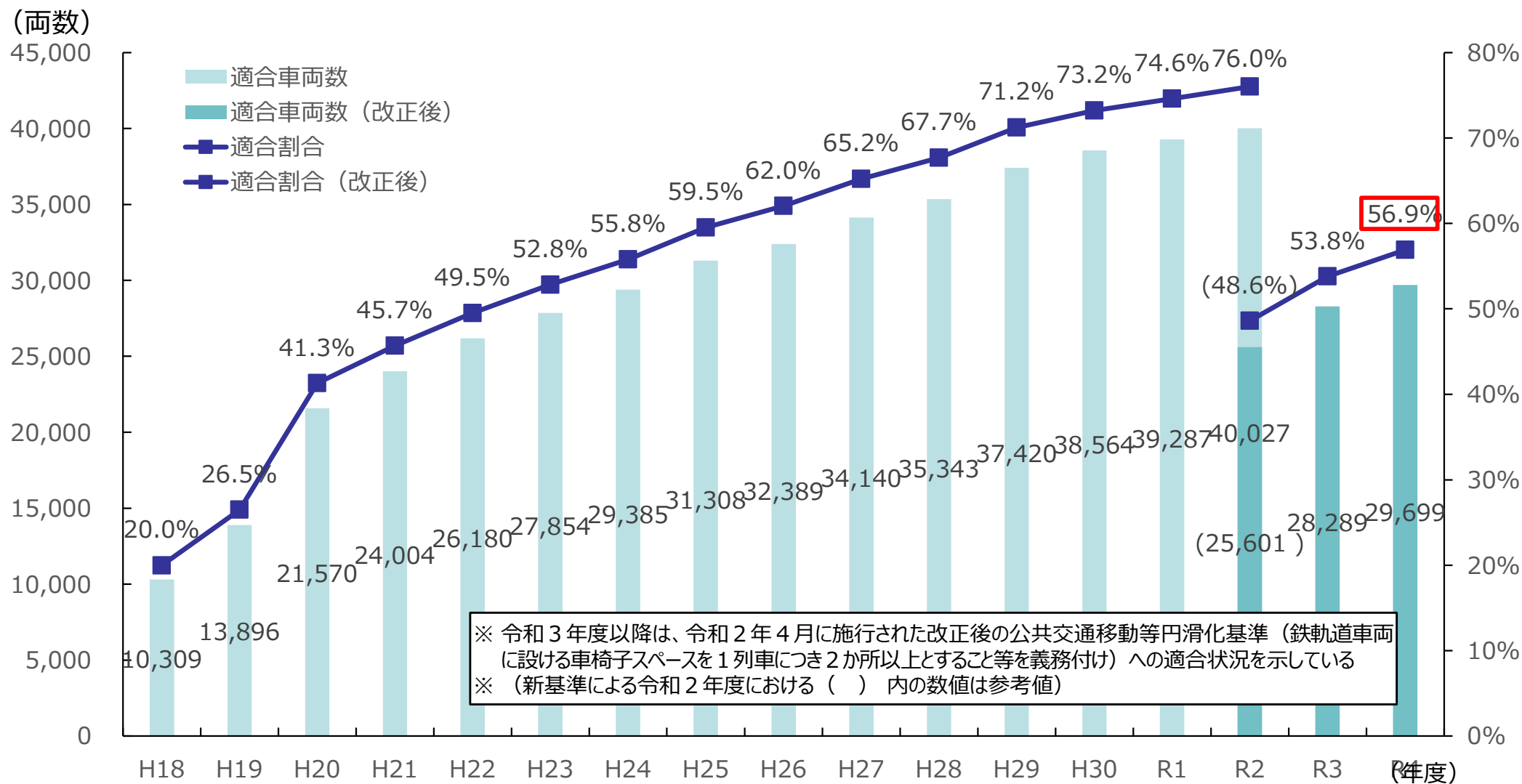
今後の取組

- ✓ 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）】

・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）

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。



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。

現状の分析

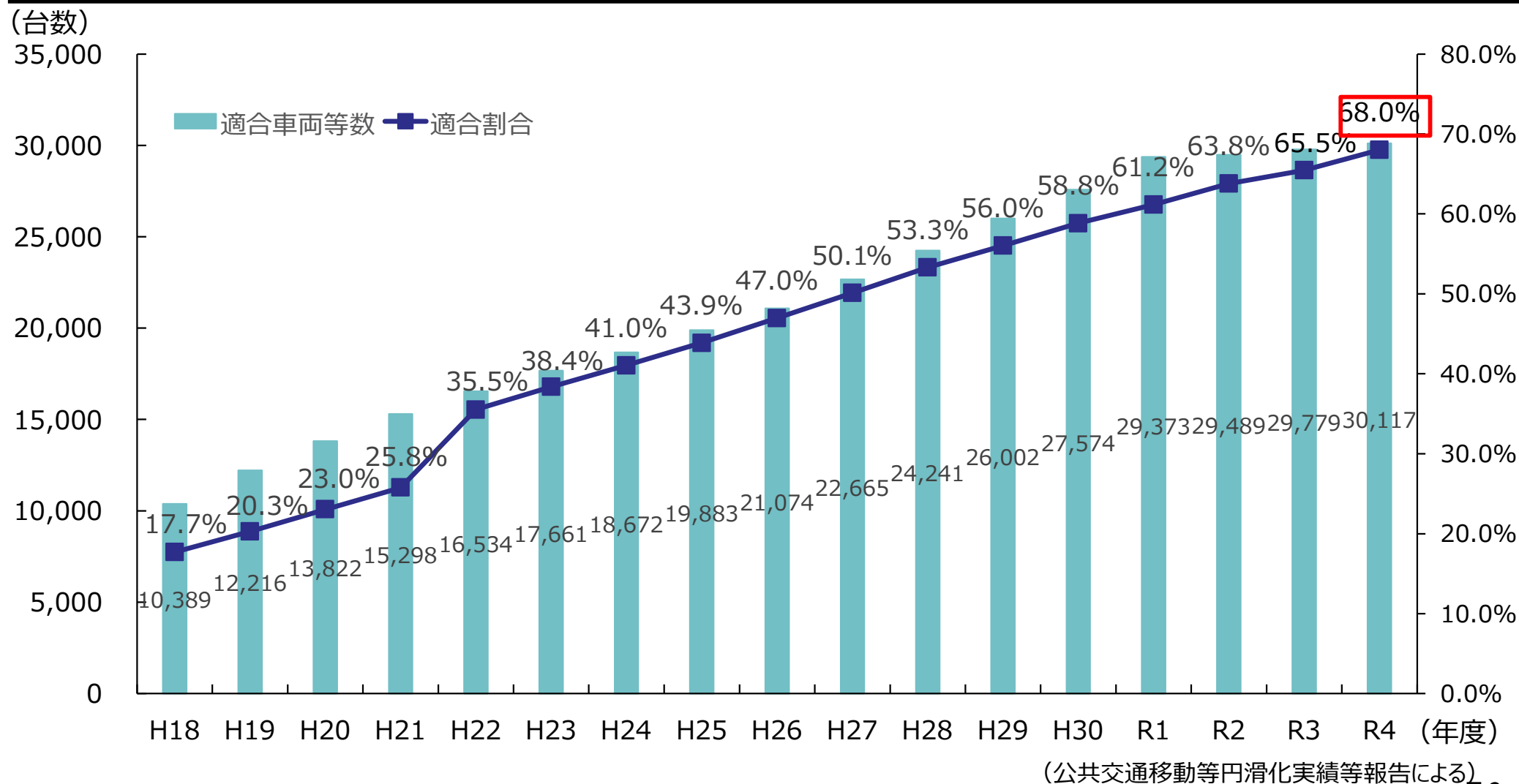
- 鉄軌道車両のバリアフリー基準への適合割合は、令和2年4月の基準改正（車いすスペースを1列車に1以上から、4両編成以上の列車では1列車に2以上に改正）により、令和2年度までの適合割合に比べ大きく減少しているが、令和2年度から令和4年度にかけては平均約4.2 %増加しており、順調に推移している。
- 令和5年度以降もこの平均増加量（約4.2 %）で推移した場合、令和7年度時点で約69%となり、目標年度において目標値（約70%）にわずかに届かないものの、概ね達成できる想定。

今後の取組

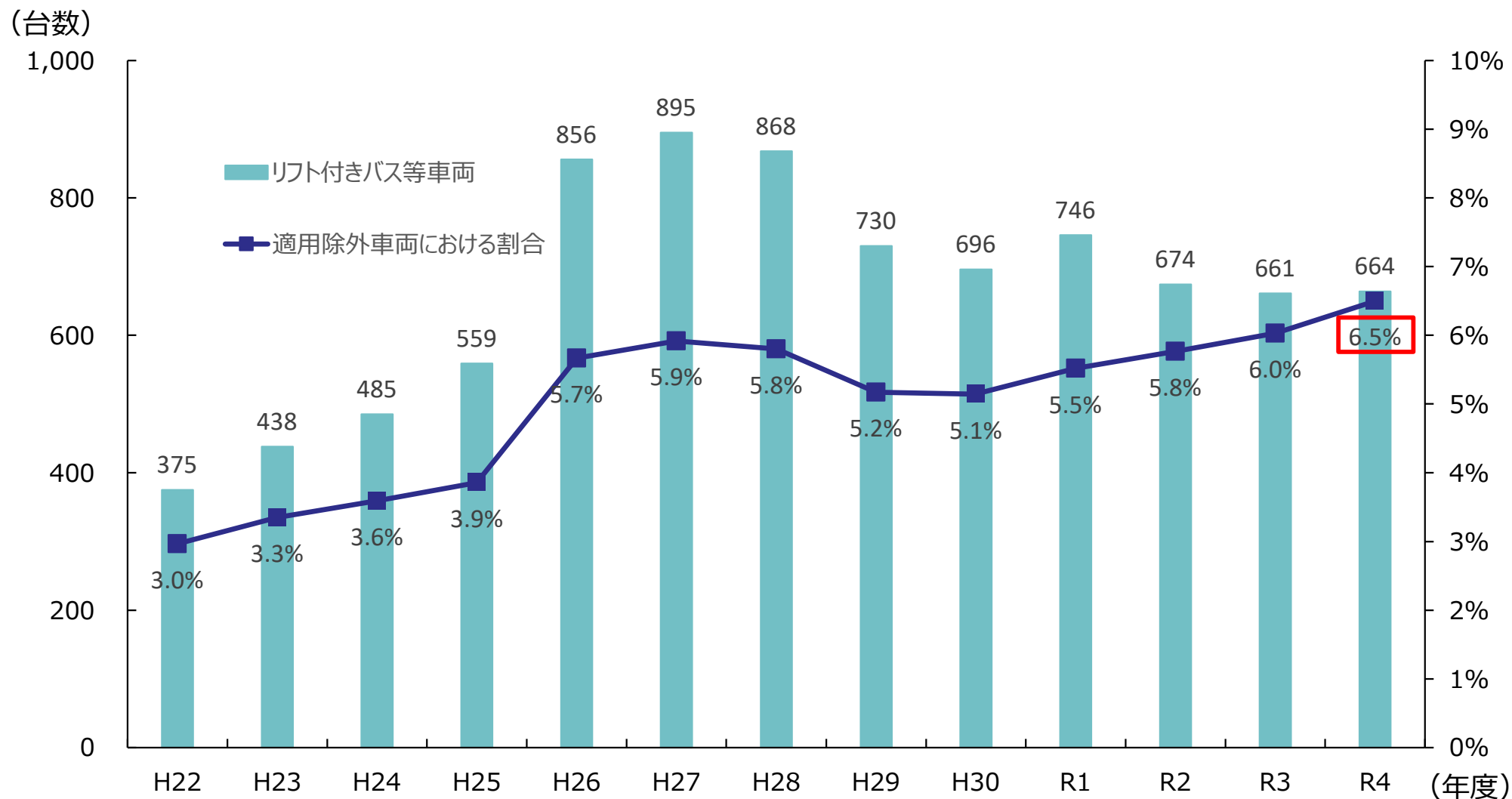
- ✓ 目標年度の目標達成に向け、鉄軌道事業者が集まる連絡会等の場において、既存の車両も改造等の機会を利用し、積極的にバリアフリー基準に対応していくよう働きかけを行っていく。

乗合バス車両（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。

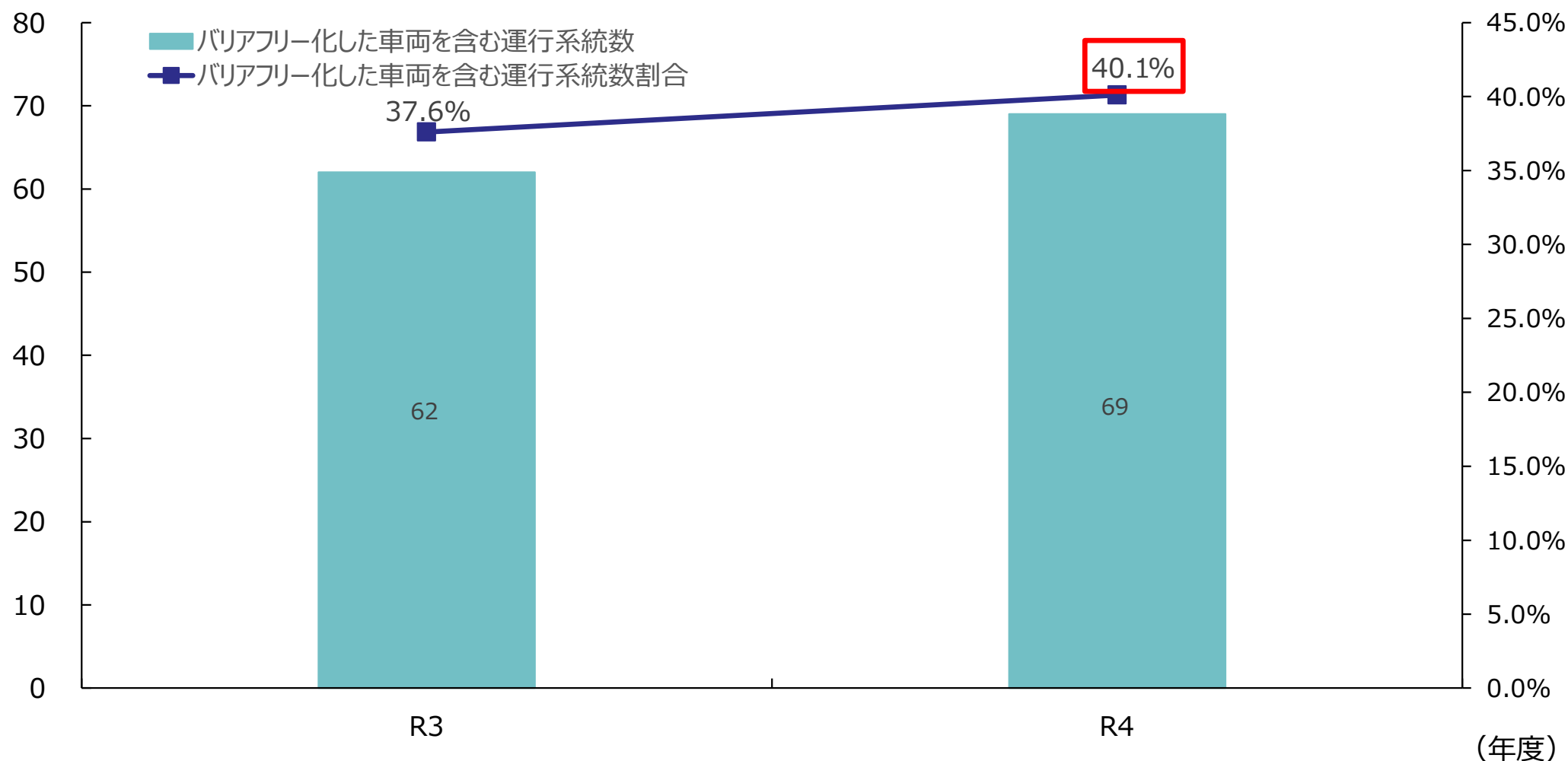


バス車両のうち適用除外認定車両については、令和7年度までに、その約25%に当たる約2,500台をリフト付き又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施することとなっている。令和4年度末において6.5%の導入状況となっている。



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40%の運行状況となっている。

(運行系統数)



(公共交通移動等円滑化実績等報告による)

■ノンステップバス

（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%

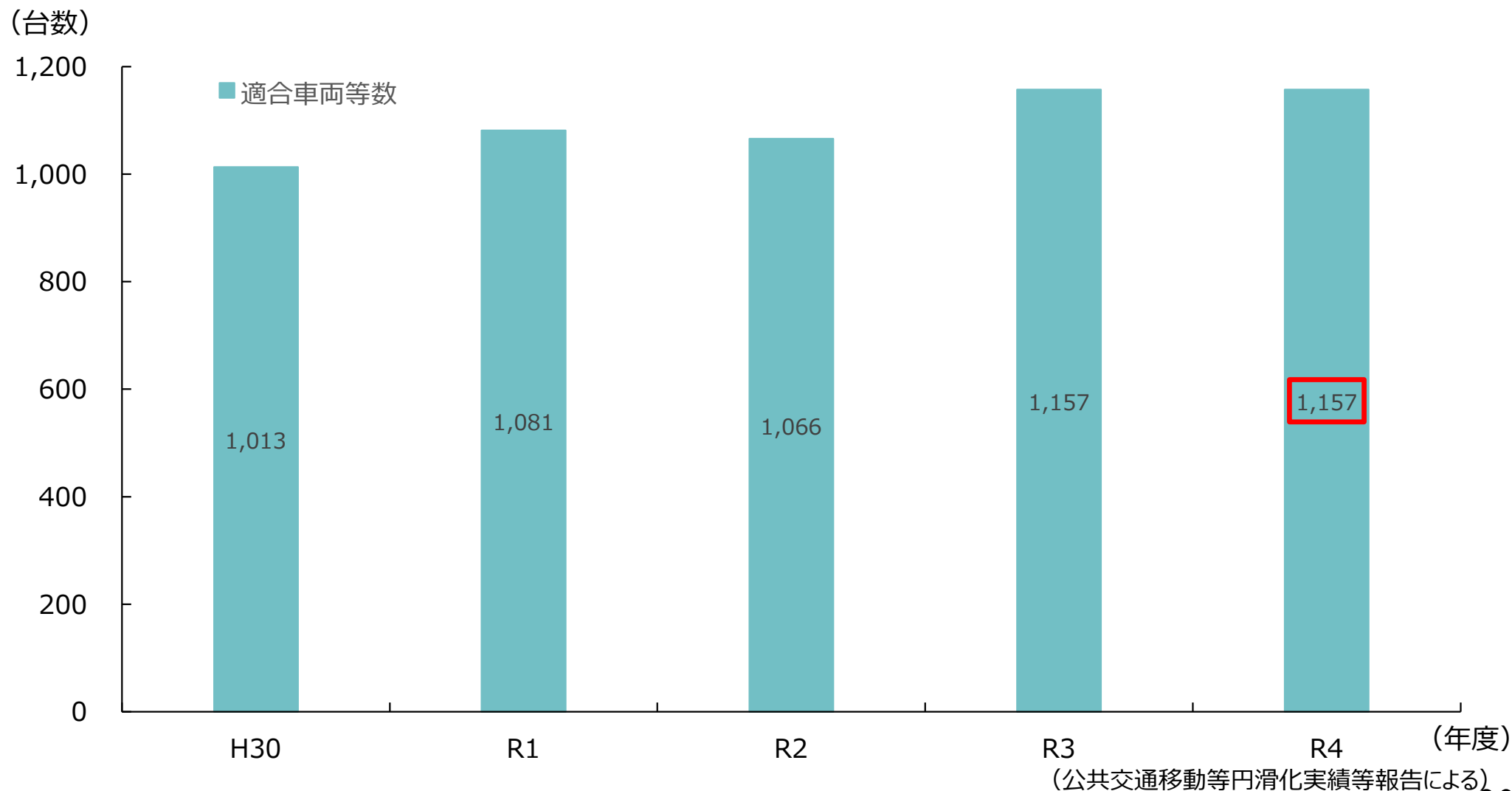
■リフト付きバス

（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%

■空港アクセスバス

（目標値：約50%／ 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
運行系統の総数	24	3	5	9	6	0	42	22	48	13	172
バリアフリー化した車両を含む 運行系統数	12	0	4	5	2	0	12	9	13	12	69
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	50.0%	0.0%	80.0%	55.6%	33.3%	0.0%	28.6%	40.9%	27.1%	92.3%	40.1%

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1,157台の導入状況となっている。



(目標値：約2,100台／ 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
基準適合車両	53	125	40	540	72	96	81	14	98	38	1,157

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。
- 空港アクセスバスについては、令和3年度より実績を取り始め、令和4年度にかけ2.5%増の推移を見せており、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47.6%となり、目標値（約50%）の達成は困難な見込みである。
- 貸切バスについては、微増ながらも右肩上がりの推移を見せているものの、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。
- 上記について、いずれも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

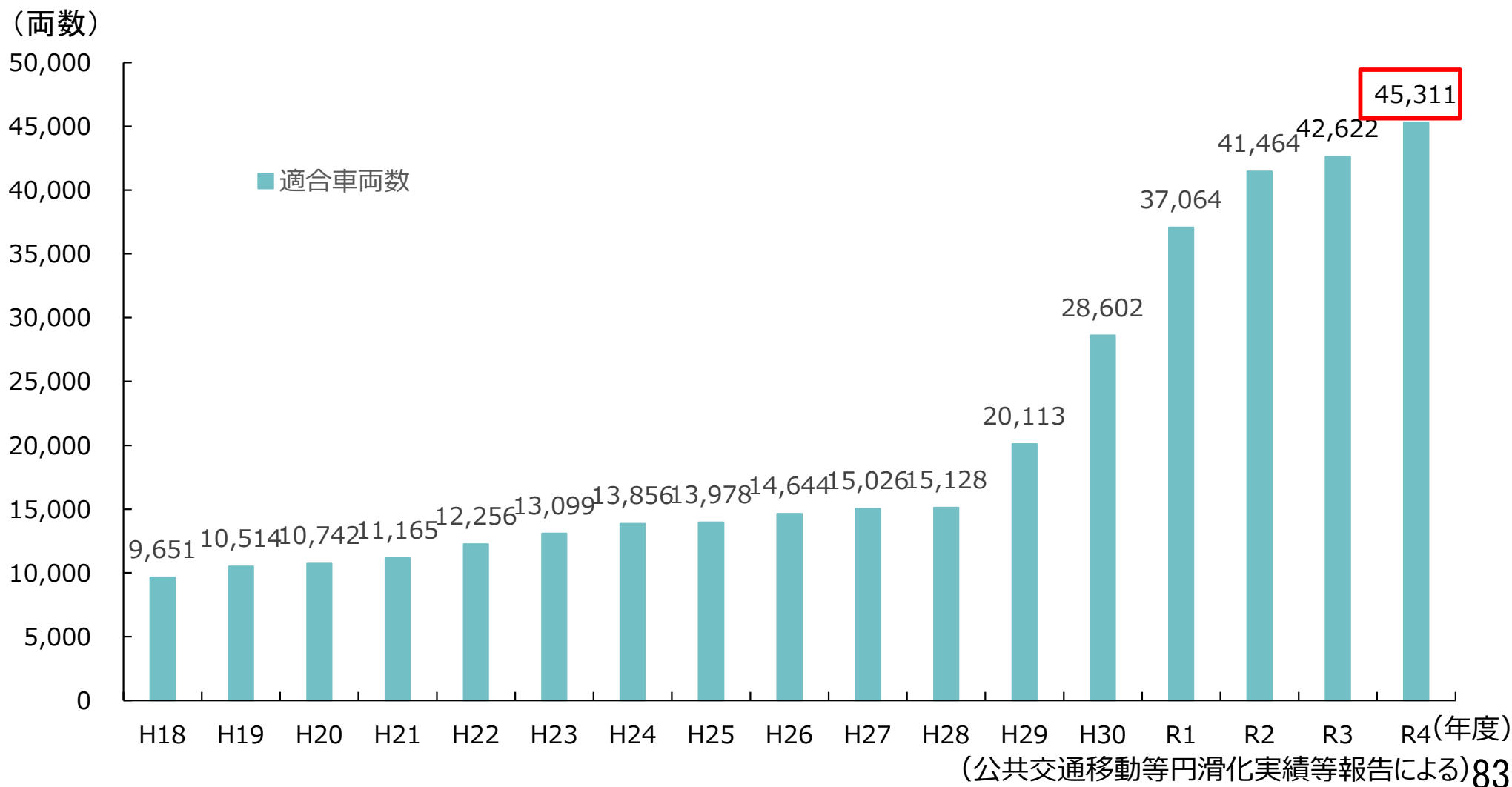
- ✓ バス事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者の減少による減収・減益により投資に踏み切る収支状況ではなかったが、現在、運賃改定等の実施により経営状況の立て直しを図っており、今後、収支状況が改善していく中で、バリアフリー車両に対する投資を積極的に行う基盤ができる見込み。
- ✓ 国土交通省としては、税制・予算両面の支援の活用を事業者に対して積極的に周知しつつ、事業者においてはこれらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

【バス等のバリアフリー化に関する予算（R6年度予算）】

- ・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

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。



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

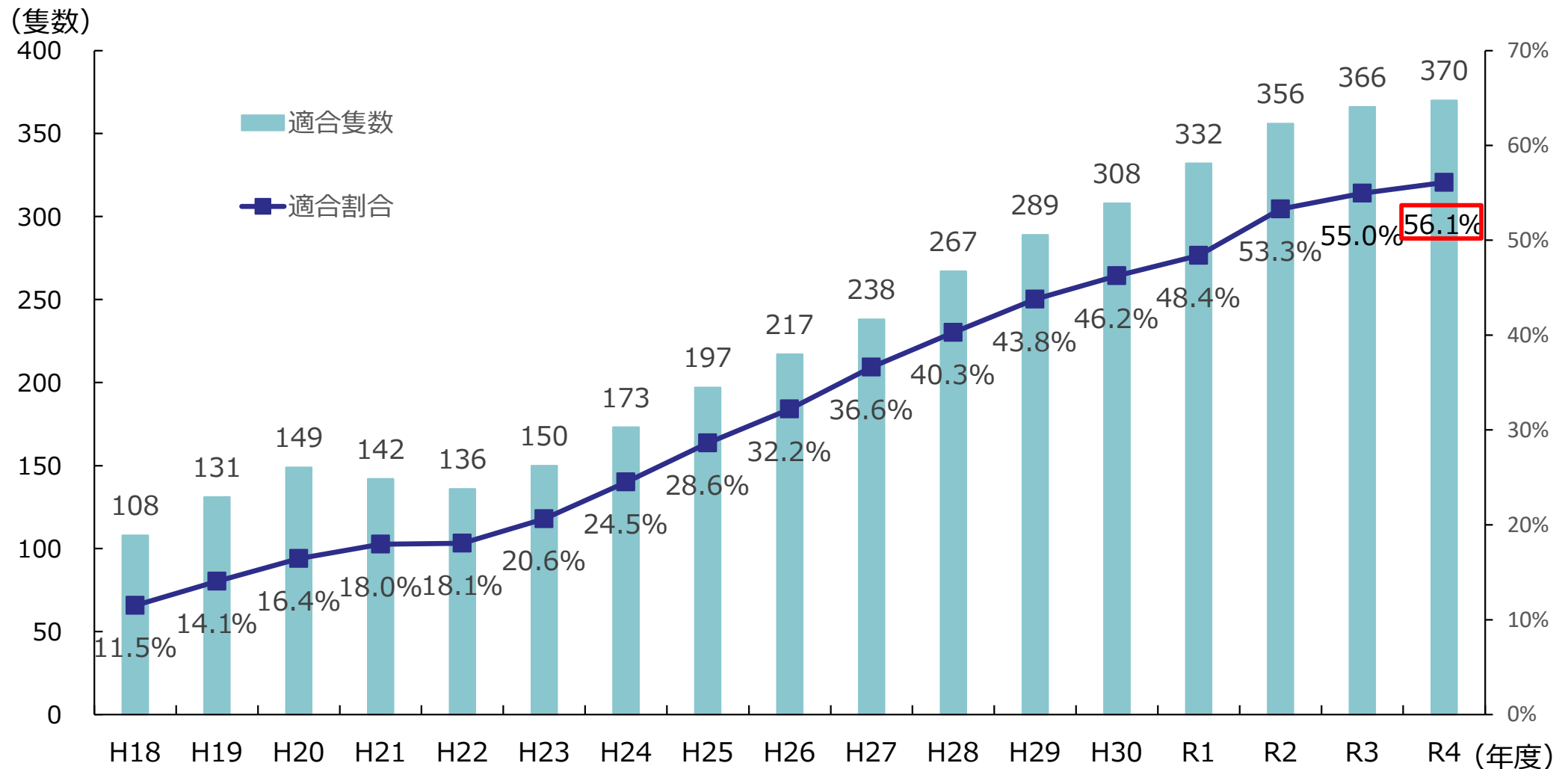
- ✓ タクシー事業者は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、利用者の減少による減収・減益により投資に踏み切る収支状況ではなかったが、現在、運賃改定等の実施により経営状況の立て直しを図っており、今後、収支状況が改善していく中で、バリアフリー車両に対する投資を積極的に行う基盤ができる見込み。
- ✓ 国土交通省としては、税制・予算両面の支援の活用を事業者に対して積極的に周知しつつ、事業者においてはこれらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

【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）】

- ・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（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	-	-	-	-	-	-	7	-	5	-	12
基準適合船舶	-	-	-	-	-	-	3	-	3	-	6
割合	-	-	-	-	-	-	42.9%	-	60.0%	-	50.0%

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。

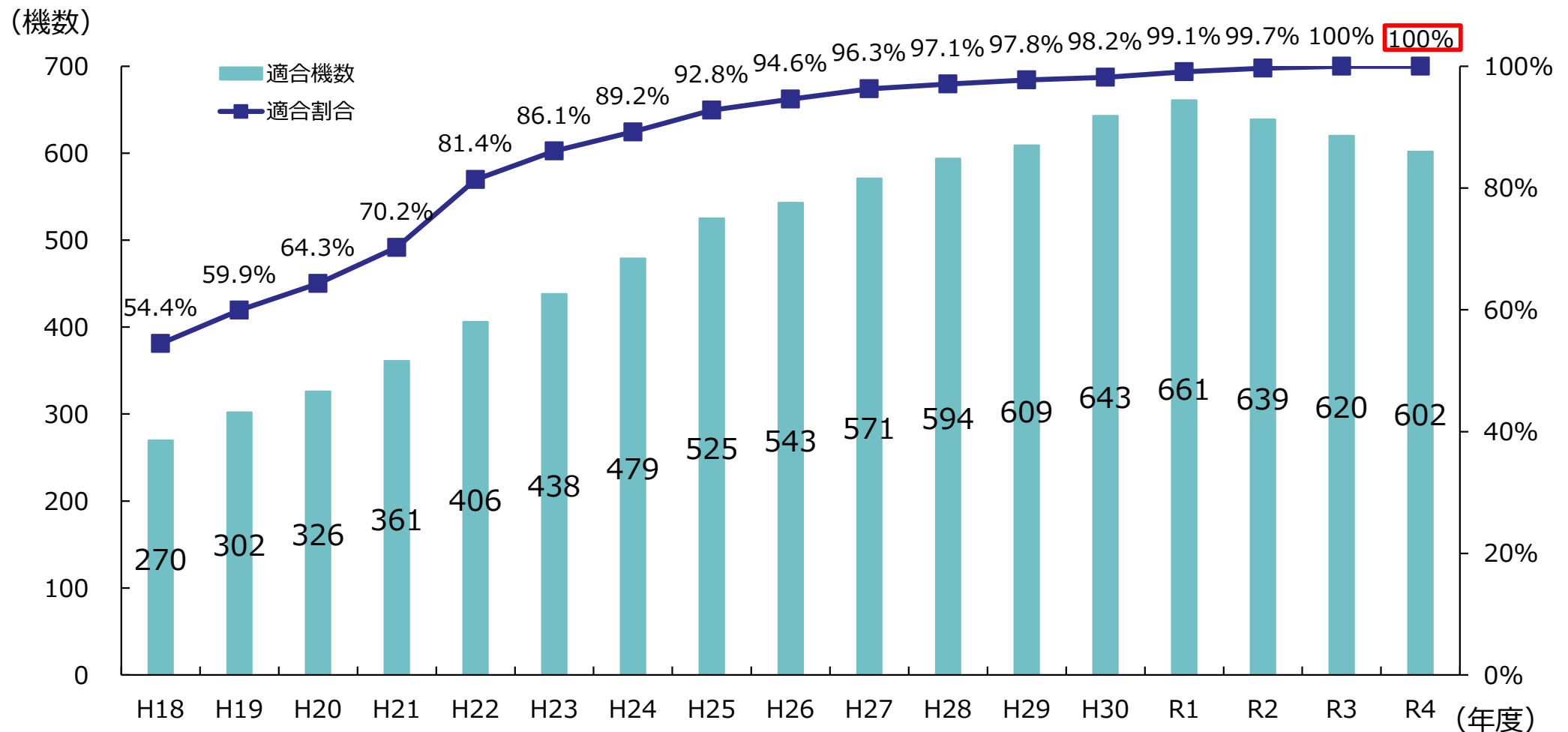
今後の取組

- ✓ 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）】

- ・令和6年度予算 地域公共交通確保維持改善事業：予算額20,805百万円の内数（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）

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。



現状の分析

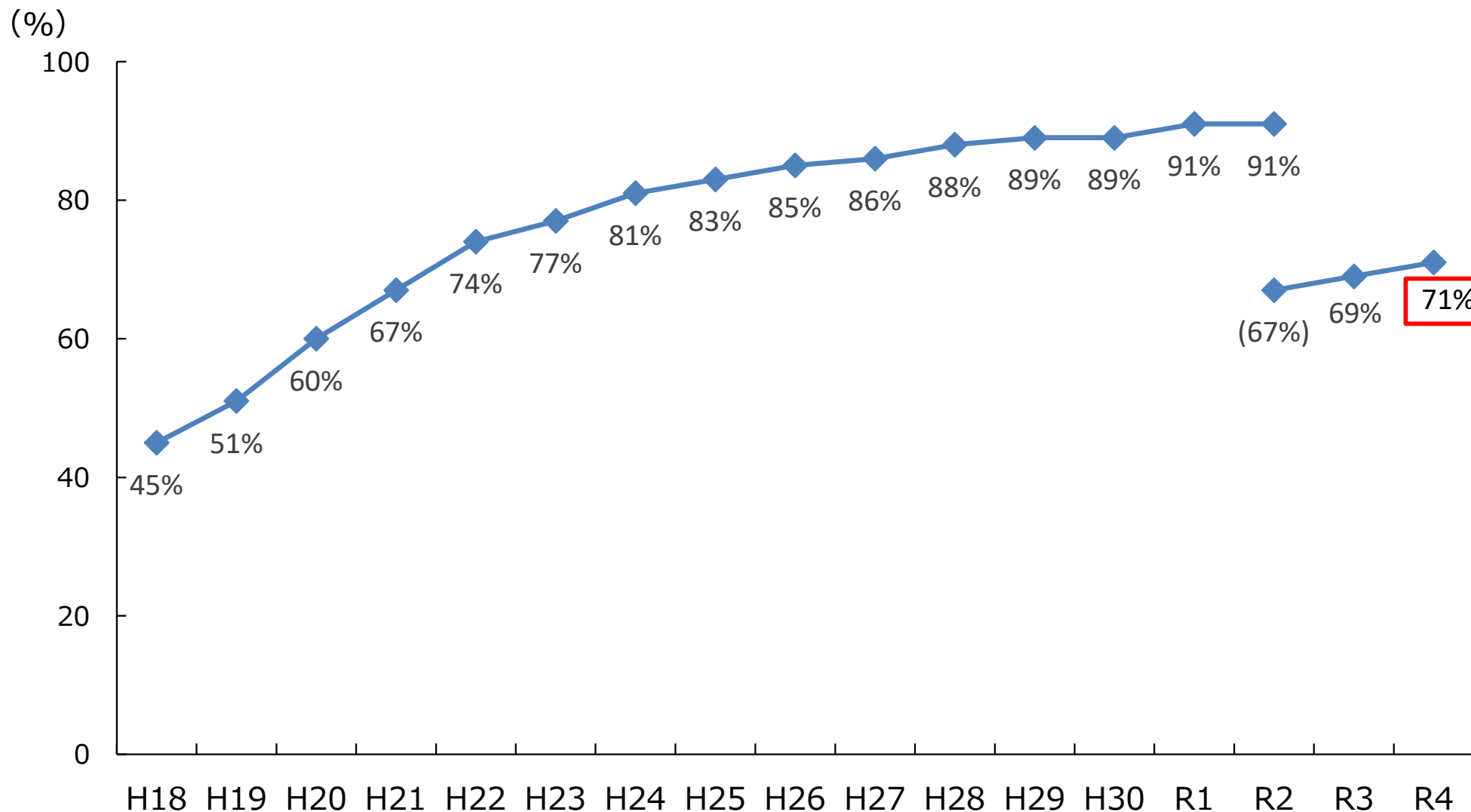
- バリアフリー化された航空機の割合は、順調に進捗し、令和 3 年度に目標値を達成した。

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。

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 （k m）	288.3	157.7	1706.5	90.9	410.9
整備延長 （k m）	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 （k m）	1100.6	177.1	81.5	403.3	28.8	4445.6
整備延長 （k m）	768.1	137.9	65.3	311.4	23.6	3138.7
割合	70%	78%	80%	77%	82%	71%

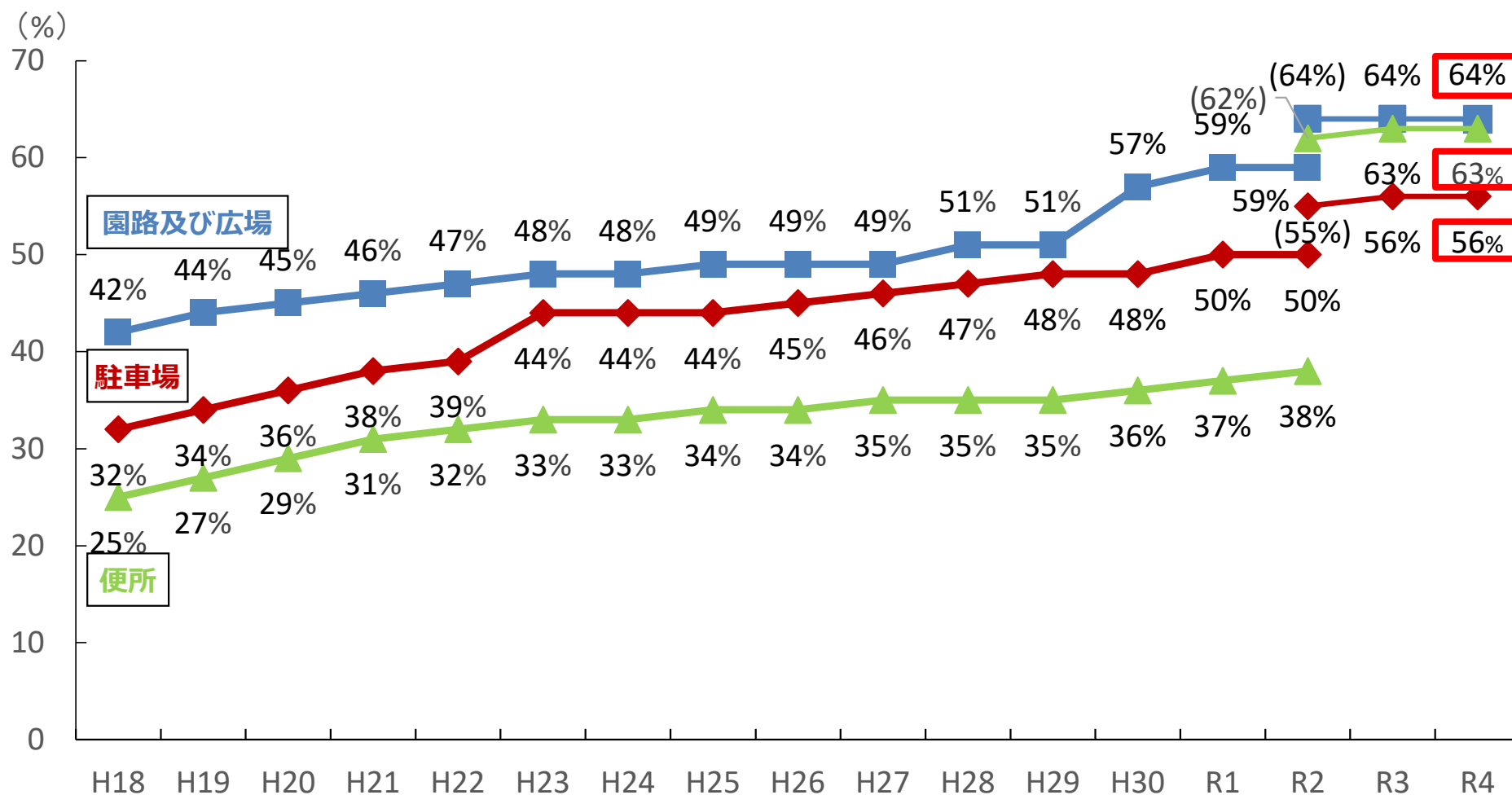
現状の分析

- 「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。

- 第3次目標においては、規模の大きい概ね2 ha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。
- 令和4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	815	779	2,848	446	1,097	1,479	532	262	1,109	150	9,517
基準適合の数	572	469	1,778	269	720	1,050	310	171	652	100	6,091
割合	70.2%	60.2%	62.4%	60.3%	65.6%	71.0%	58.3%	65.3%	58.8%	66.7%	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	419	562	1,770	353	703	703	396	202	802	113	6,023
基準適合の数	222	290	1,001	181	376	468	225	113	408	77	3,361
割合	53.0%	51.6%	56.6%	51.3%	53.5%	66.6%	56.8%	55.9%	50.9%	68.1%	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	769	730	2,742	414	1,023	1,311	523	253	1,074	141	8,980
基準適合の数	468	476	1,714	271	650	873	301	155	667	105	5,680
割合	60.9%	65.2%	62.5%	65.5%	63.5%	66.6%	57.6%	61.3%	62.1%	74.5%	63%

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、園路及び広場、便所及び駐車場のバリアフリー化率は令和 2 年度から令和 4 年度にかけてそれぞれ、1 %、2 %増加しており、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標は困難な見込み。
- 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。

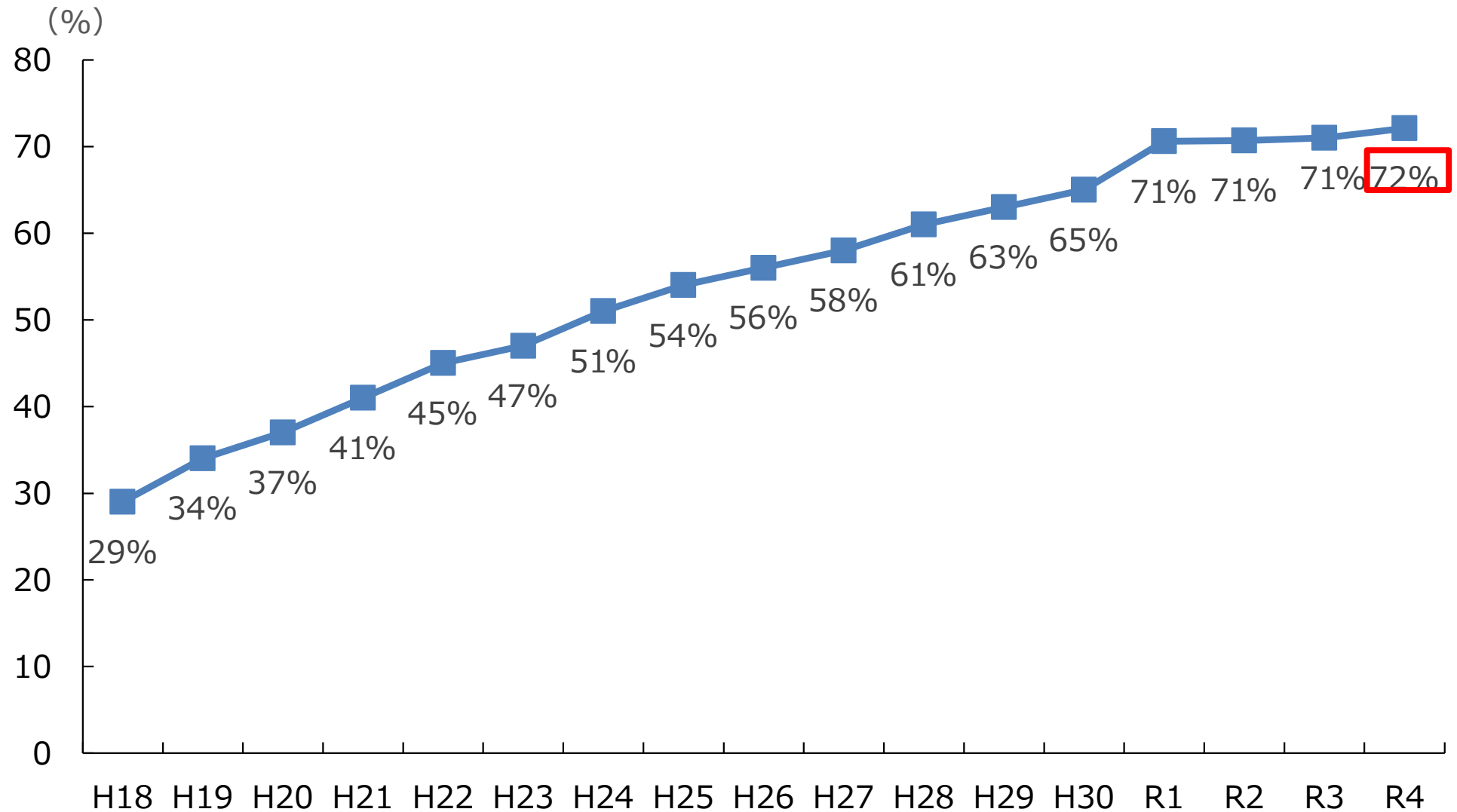
今後の取組

- ✓ 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（R 6 年度予算）】

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）

- 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。



（目標値：約75%）	北海道	東北	関東	北陸	中部
総数[箇所]	143	194	984	101	345
基準適合の数[箇所]	120	132	689	78	259
割合	83.9%	68.0%	70.0%	77.2%	75.1%

（目標値：約75%）	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数[箇所]	854	148	85	409	17	3,280
基準適合の数[箇所]	620	102	41	311	13	2,365
割合	72.6%	68.9%	48.2%	76.0%	76.5%	72.1%

（令和4年度末時点）

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。

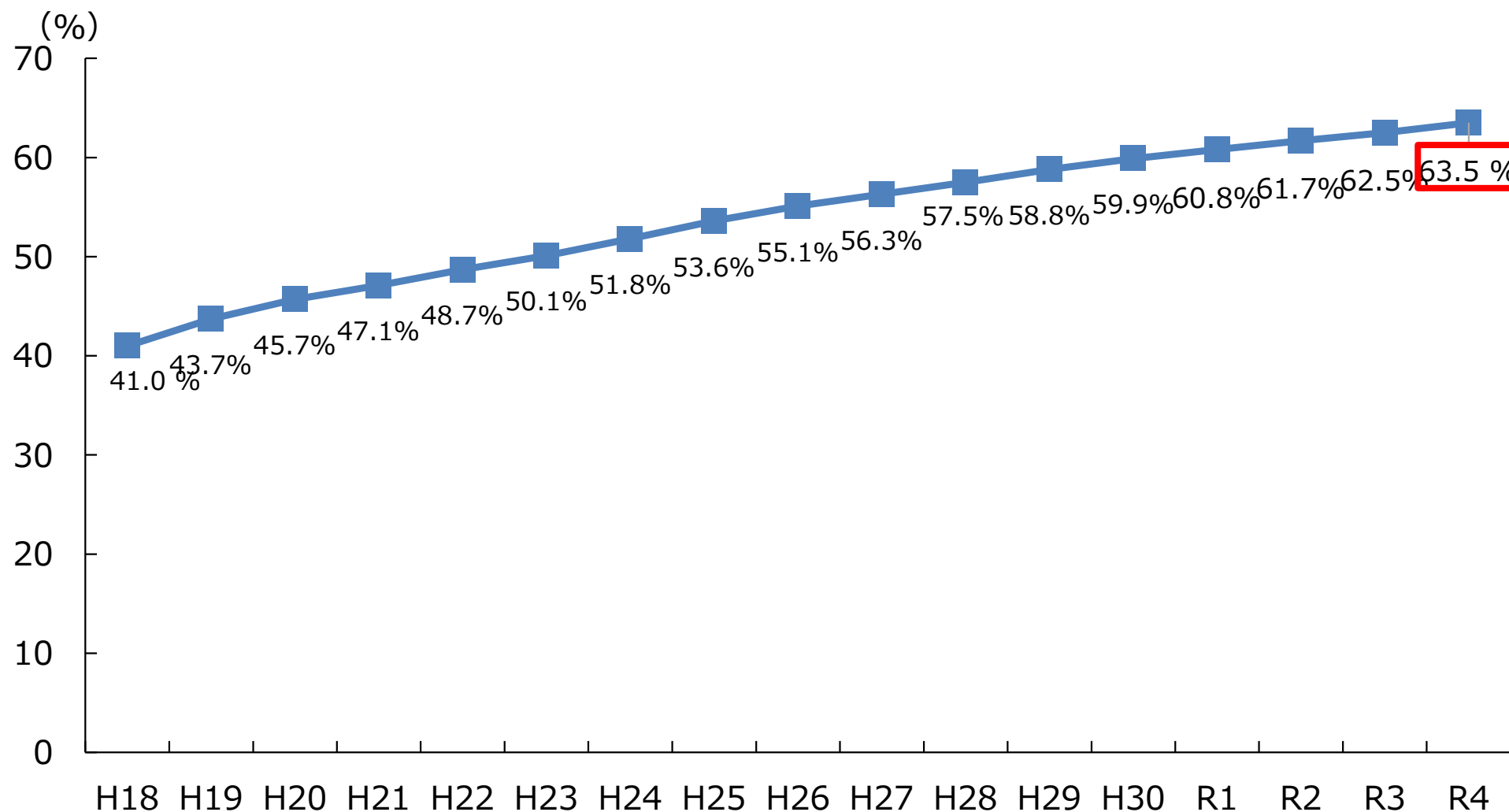
今後の取組

- ✓ 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）】

・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）

- 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64%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。

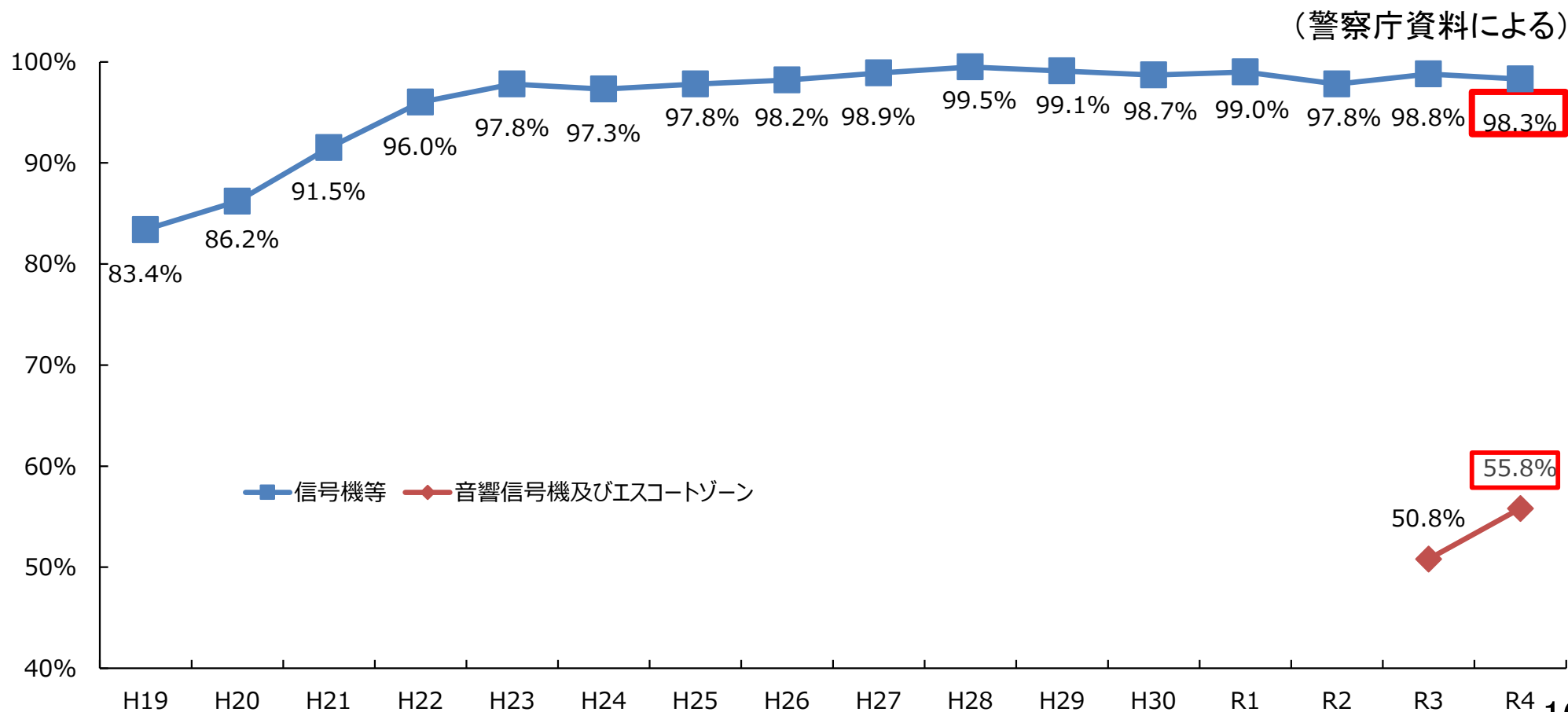
今後の取組

- ✓ 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）】

- ・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）

- **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。



（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)

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

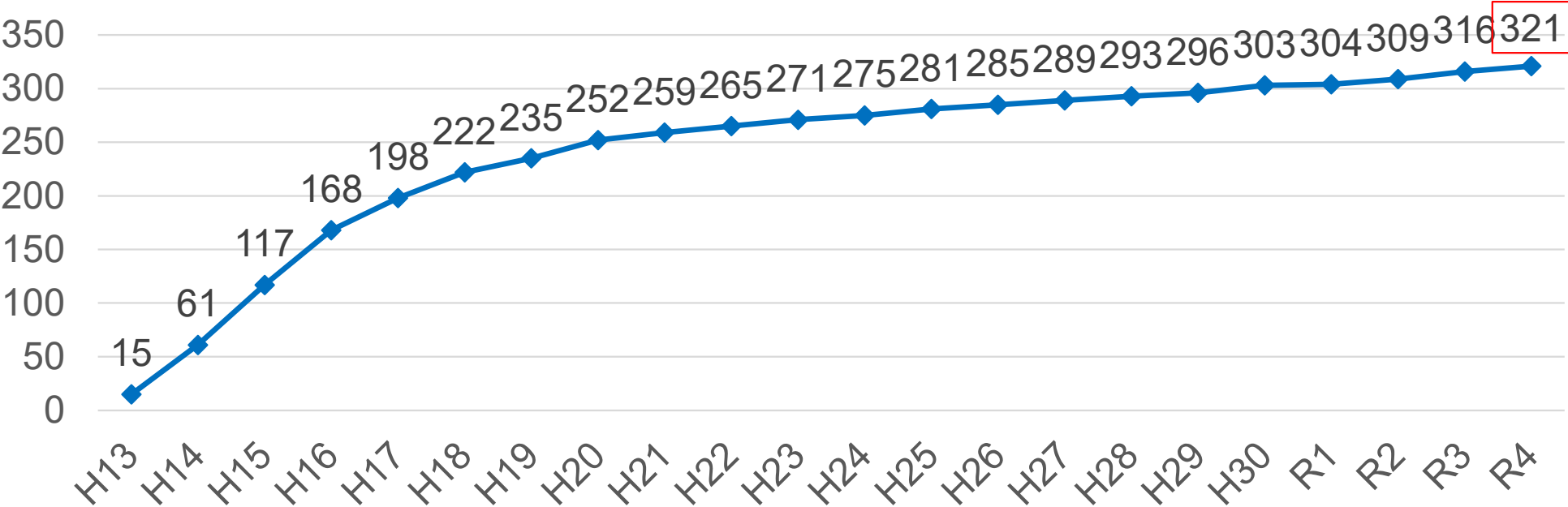
- ✓ 信号機等のバリアフリー化については、基本構想が新たに策定された場合は、関係する都道府県警察は基本構想に即した交通安全特定事業計画を作成し、その計画に基づきバリアフリー化を推進していく。
- ✓ 視覚障害者の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分における音響信号機及びエスコートゾーンの整備については、各都道府県警察が実施するバリアフリー化事業に対して、必要な助言、指導、予算の確保を行うことで、計画的に未整備箇所への整備を推進していく。

【信号機等のバリアフリー化に向けた予算（R6年度予算）】

・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）

- ・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														
			政令市		中核市		その他の市		特別区															
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

※ブロック内訳は、運輸局と同じ

	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)

※ブロック内訳は、運輸局と同じ

	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

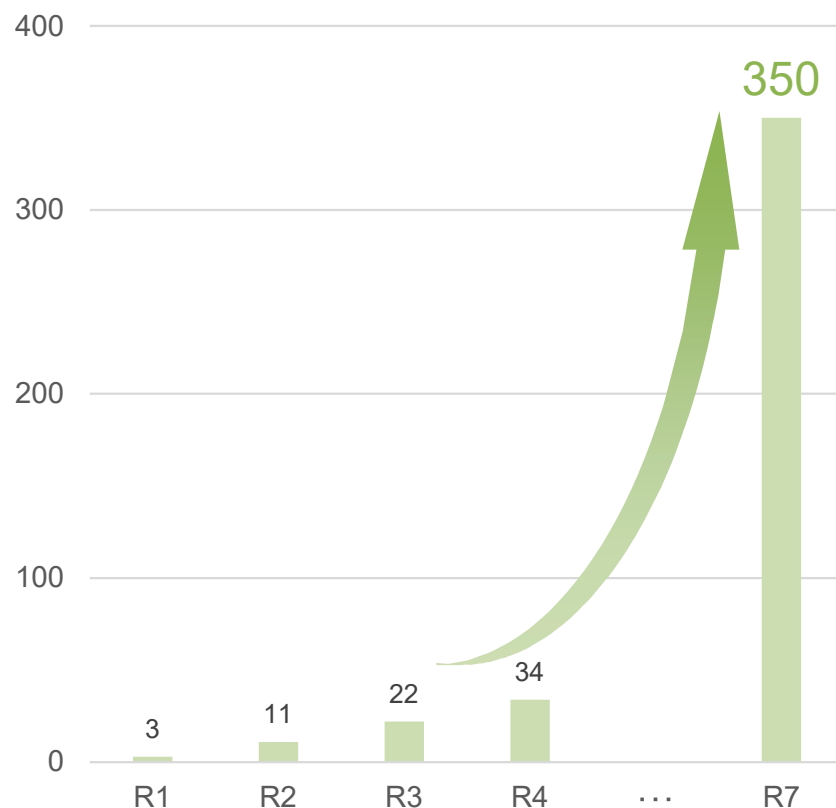
青塗り箇所：
全国平均以下

350(基本方針に基づく整備目標)

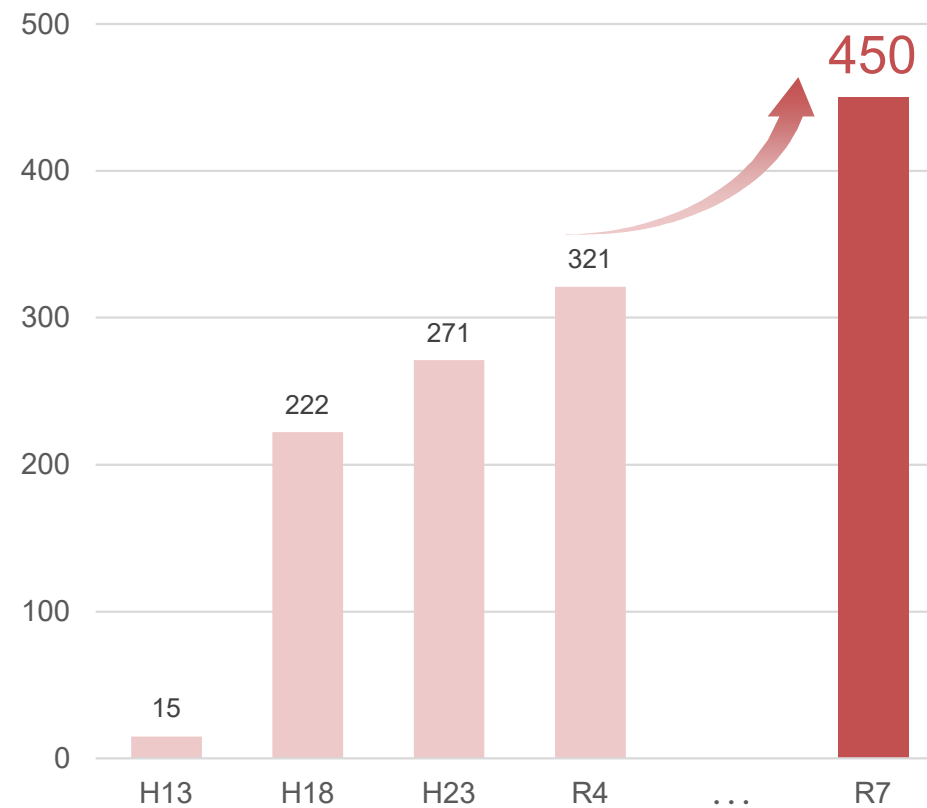
マスタープラン・基本構想の作成市町村数

- 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＞



基本構想作成市町村一覧(令和4年度末時点)

都道府県	市町村
北海道	札幌市
	小樽市
	旭川市
	室蘭市
	釧路市
	北見市
	苫小牧市
	江別市
	千歳市
	滝川市
	深川市
	富良野市
	恵庭市
	伊達市
	枝幸町
	遠軽町
	登別市
青森県	青森市
岩手県	盛岡市
	一関市
宮城県	宮古市
	仙台市
秋田県	松島町
	秋田市
山形県	大館市
	山形市
福島県	南陽市
	福島市
茨城県	会津若松市
	郡山市
	いわき市
	水戸市
	日立市
	土浦市
	石岡市
	笠間市
	取手市
	ひたちなか市
栃木県	宇都宮市
	栃木市
	佐野市
	鹿沼市
	日光市
	小山市
	那須塩原市
	下野市
	壬生町
	前橋市
	高崎市
	伊勢崎市

都道府県	市町村
埼玉県	さいたま市
	熊谷市
	川口市
	所沢市
	東松山市
	深谷市
	入間市
	白岡市
	小川町
	寄居町
	戸田市
	千葉市
	市川市
	船橋市
	松戸市
	野田市
	習志野市
千葉県	柏市
	市原市
	流山市
	八千代市
	我孫子市
	鎌ヶ谷市
	浦安市
	袖ヶ浦市
	君津市
	千代田区
東京都	港区
	新宿区
	文京区
	台東区
	墨田区
	江東区
	品川区
	目黒区
	大田区
	世田谷区
	中野区
	杉並区
	豊島区
	北区
	荒川区
	板橋区
	練馬区
	足立区
	葛飾区
東京都	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
	二宮町
新潟県	柏市
	新潟市
	長岡市
	柏崎市
	新発田市
	見附市
	糸魚川市
	上越市
	南魚沼市
	湯沢町
富山県	魚津市
	射水市
石川県	高岡市
	金沢市
福井県	福井市
	敦賀市
山梨県	甲府市
	山梨市
長野県	笛吹市
	上野原市
岐阜県	松本市
	岡谷市
	御坊市
	塩尻市
	茅野市
	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
岐阜県	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
	瀬戸市
愛知県	春日井市
	豊川市
	刈谷市
	豊田市
	日進市
三重県	知多市
	阿久比町
	津市
	伊勢市
	松阪市
滋賀県	桑名市
	亀山市
	大津市
	彦根市
	長浜市
京都府	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
京都府	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
	松原市
	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
	泉南市
兵庫県	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
奈良県	加古川市
	宝塚市
	川西市
	播磨町
	奈良市
	宇治市
	橿原市
	香芝市
	葛城市
	五條市
和歌山県	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
	倉吉市
	松江市
	出雲市
島根県	津江市
	倉敷市
	笠岡市
	津山市
	岡山市
岡山県	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
広島県	下関市
	山口市
	周南市
	徳島市
	高松市
山口県	丸亀市
	松山市
	今治市
	高知市
	北九州市
徳島県	福岡市
	大牟田市
	久留米市
	筑紫野市
	大野城市
	古賀市
	福津市
	糸島市
	遠賀町
	唐津市
香川県	長崎市
	佐世保市
愛媛県	熊本市
	玉東町
	大分市
	別府市
	宮崎市
高知県	鹿児島市
	鹿儿島市
	那覇市
	宮古島市
	宮古島市

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
	調布市
	目黒区
新潟県	糸魚川市
富山県	射水市
三重県	伊勢市
大阪府	堺市
	豊中市
	高槻市
	池田市
兵庫県	明石市
奈良県	奈良市
岡山県	岡山市
広島県	呉市
山口県	宇部市
福岡県	飯塚市
	田川市
	福岡市
大分県	大分市
長崎県	長崎市

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）】

- ・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

○「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%

※ 2022年11月に実施した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。

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「理解して行動が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が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）】

- ・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

公共交通事業者等の判断基準

国土交通大臣が、以下を定めて公表。移動等円滑化の進展の状況等に応じて改定を行う。

達成すべき目標

移動等円滑化のために講ずべき措置

目標達成のために併せて講ずべき措置

・施設及び車両等のハード基準への適合 ・適切な役務の提供（ソフト対応） ・必要な乗降介助や誘導支援
・移動に必要な情報の提供 ・職員に対する教育訓練 ・適正利用推進のための広報啓発活動

必要があると認めるとき

国土交通大臣が、公共交通事業者等に対して、**指導及び助言**

ハード・ソフト計画制度

※輸送人員数が相当数であること等の要件に該当する者のみ

公共交通事業者等が、毎年度、**計画作成**

- I 現状の課題及び中期的な対応方針
- II 移動等円滑化に関する措置
- III 移動等円滑化の促進のためIIと併せて講ずべき措置
- IV 前年度計画書からの変更内容
- V 計画書の公表方法
- VI その他計画に関連する事項

公共交通事業者等が、毎年度、**定期報告**

- I 前年度のハード・ソフト取組計画の実施状況
 - (1) 移動等円滑化に関する措置の実施状況
 - (2) 移動等円滑化の促進を達成するために(1)と併せて講ずべき措置の実施状況
 - (3) 報告書の公表方法 等
- II 旅客施設及び車両等の移動等円滑化の達成状況 等

公共交通事業者等が、毎年度、**公表**

移動等円滑化の状況が判断基準に照らして著しく不十分であると認めるとき

国土交通大臣が、公共交通事業者等に対して、**勧告**
(※旅客施設及び車両等に係る技術水準等の事情を勘案)

勧告に従わなかったとき

国土交通大臣が、**公表**

令和元年度より、一定規模以上の公共交通事業者等にとっては、バリアフリー法に基づき、毎年度ハード・ソフト両面の取組に関する「移動等円滑化取組計画書」を国に提出し、また当該計画書を公表することが義務づけられています。

■ 令和5年度計画書 作成義務事業者数(モード別)

モード別	事業者数
1.鉄道	71
2.軌道	26
3.乗合バス	131
4.バスターミナル	22
5.貸切バス	3
6.タクシー	60
7.旅客船	5
8.旅客船ターミナル	7
9.航空機	4
10.航空旅客ターミナル	17
合計	346

※各事業者の公表先を一覧でまとめております。

<事業者一覧ページ>

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000181.html

政府における最近の主な取組について

新たなバリアフリーの取組に関する対応状況

○令和3年6月、第2回本省ユニバーサルデザイン推進本部本部会議において、**当事者の利便性の改善や負担軽減効果の大きい4つの取組**について、**全国展開等を目指していく**ことを決定。

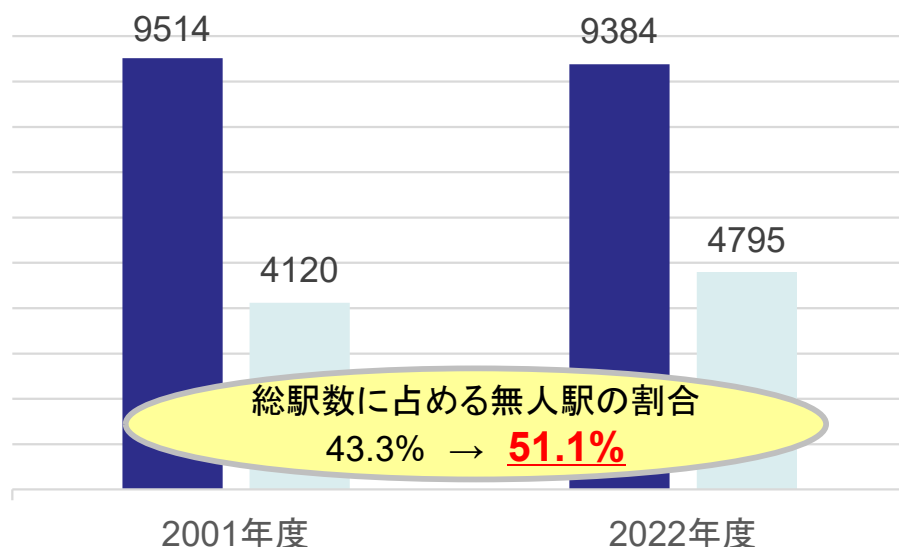
○現在の対応状況は以下のとおり。

取組項目	現在（令和6年5月時点）の対応状況
①障害者用ICカードの導入	○ 関東圏の鉄道・バス（Suica・PASMO）において、令和5年3月にサービス開始。 ○ 令和3年度補正予算以降、支援措置をメニュー化（鉄道・バスに補助）。 ○ 支援メニューは令和5年度より常設化。 ○ 予算措置も踏まえ、事業者・事業者団体との間で導入促進に向けた調整を引き続き実施。（※1） （※1） 鉄道：JR北海道が令和6年3月、JR東海が令和6年4月に導入。スルッとKANSAIの障害者ICカードの利用可能範囲がICOCAエリアに拡大（令和6年3月）。 バス：関東圏の34事業者が補助金を活用し、令和4年度中に導入。令和3年6月以降の新規導入事業者数は、岡山電気軌道(株)、中鉄バス等20者（126者→135者）
②特急車両車椅子用フリースペース導入	○ 国交省において、障害者団体、鉄道事業者等で構成する「特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会」を設置。令和4年1月に検討結果をとりまとめ、3月にバリアフリー基準及びバリアフリーガイドラインを改正（※2） （※2） 改正後の新基準を適用させた新型特急車両として、JR東海のHC85系（令和4年7月～）、東武鉄道の新型スペース（令和5年7月～）、JR西日本の新型やくも（令和6年4月～）を予定。
③ウェブによる障害者用乗車券等の予約決済の実現	○ 令和3年度補正予算以降、支援措置をメニュー化（旅客船に補助）。 ○ 支援メニューは令和5年度より常設化。 ○ 予算措置も踏まえ、事業者・事業者団体との間で導入促進に向けた調整を引き続き実施。（※3） （※3） 鉄道：JR東日本のえきねっと（令和6年2月）、JR西日本のe5489（令和6年2月）において、マイナポータルを活用した障害者用乗車券の予約、決済システムを導入。 旅客船：令和5年4月時点で12者が導入済。
④精神障害者割引の導入促進	○ 国会の請願採択等を踏まえ、各事業者に対し、導入要請を実施（※4） ○ 障害の程度に対する割引適用の範囲のあり方等について、厚労省や事業者と実務的に検討・調整中。 ○ 特に、鉄道については、大手民鉄各社で導入が進み（※6）、令和7年4月までに、JR及び大手民鉄全社での導入が実現（予定） （※4） 鉄道：令和6年4月時点で118者/178者が導入済。路線バス：令和6年4月時点で208者/217者が導入済。（※5） 旅客船：令和6年4月時点で253者/381者が導入済。 （※5） 路線バスは、保有車両30両以上の路線バス事業社が対象。 （※6） 大手民鉄では、西鉄、近鉄、京急、南海、京王、東急、名鉄が導入済。

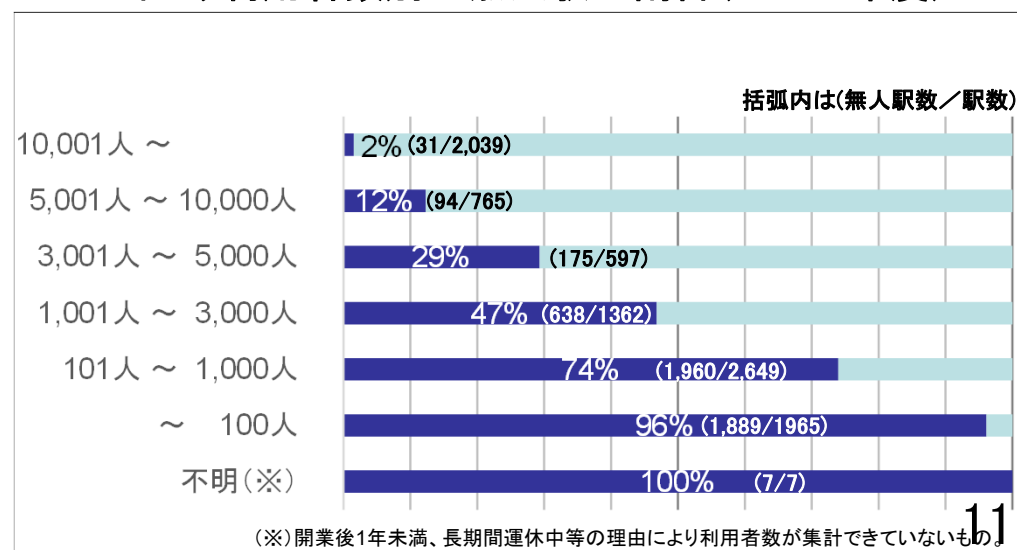
ガイドライン策定の経緯

- 障害当事者を含む全ての利用者が安全、円滑に駅を利用できるようにすることは極めて重要な課題であり、これまで、各鉄道事業者において、必要な設備や体制の整備等に努めてきたところである。
- 他方、少子高齢化の進展等による鉄道利用の減少、人手不足に対応するため、鉄道事業者は経営合理化努力を続けてきたところであり、無人駅が増加する傾向にある。
- こうした中、障害当事者から無人駅を利用する際の安全、円滑な利用に係る問題点や要望等が寄せられたことなどを受け、令和2年のバリアフリー法の改正審議の議決時に、無人駅の利用にかかるガイドライン化を求める附帯決議がなされた。
- それを踏まえ、令和2年11月に障害当事者団体・鉄道事業者及び国土交通省の三者からなる意見交換会を設置し、所要の議論を経て、ガイドラインを策定したところである。

無人駅数の変化(2001年度→2022年度)



1日当たり利用者数別の無人駅の割合(2022年度)



○ 障害当事者の要望を踏まえた鉄道事業者の環境整備

障害特性(視覚・聴覚・車椅子など)に応じた情報提供

駅利用の際の事前連絡

乗務員による乗降介助 など

ハード対策・ソフト対策一体の環境整備を行うことが重要

○ 地域等との連携

駅運営について自治体や沿線施設等との十分なコミュニケーションが必要

自治体や地元企業等との連携、委託を通じた駅運営も有効な取組

○ 先行事例も参照しつつ対応

ハード整備・ソフト対応も含め、多くの先行事例を収集・掲載

事業者の駅運営の参考にし、この内容を最大限尊重することが望まれる

認定制度の変遷

- ・高齢者、障害者や妊産婦等、様々な人が利用しやすいタクシーとして、UDタクシーの認定制度を創設（H24）
- ・大型電動車いす利用者のニーズに対応するため、スロープの耐荷重の見直しなどを実施（R2）

新設当時の課題

- ・レベル1には複数の型式が認定されているが、新設現在に販売中の車両はJPN TAXIのみ
- ・車両価格が高いため、地方ではUDタクシーの導入が進んでいない。
- ・より厳しい規定があるレベル2については、現在まで認定の申請はなし。

→より良い車両の開発・普及に黄色信号

JPN TAXI（トヨタ製）



関係者の声

<利用者>

- ・JPN TAXIは横乗りで、車内で転回できない場合、乗車中も横向きで固定。後ろから乗車できる車両を希望。
- ・JPN TAXIはスロープ設置に時間がかかり、利用に躊躇。
- ・UDタクシーの普及が遅れている地方でも車いすで気軽に移動できるようにしてほしい。

<メーカー>

- ・JPN TAXIがUDタクシーとして世間に認知されており、参入に躊躇。
- ・次期UDタクシーの開発は当面先（開発コストの回収が見込めない）
- ・タクシー専用車両の開発は困難（同上）

<タクシー事業者>

- ・JPN TAXIは価格が高い。コロナで疲弊しており投資余力がない。
- ・地方ではLPGスタンドの閉鎖が相次いでおり、ガソリン車の方が利便性が高い。



上記の声を踏まえ、関係各者と調整・検討を重ね、令和6年4月1日にUDタクシー認定レベル準1を創設。

- ・UDタクシーの導入が遅れている地方でのバリアフリーのすそ野を広げ、利用者利便の向上を図る
- ・多種多様なUD車両のラインナップを用意し、メーカー間の切磋琢磨を促し、より良い車両の開発につなげる
- ・導入意欲はあるが、価格面で躊躇しているタクシー事業者に新たな選択肢を用意



UDタクシー認定レベル準1の新設について

レベルごとの基準

車いすスペース	レベル準1	レベル1	レベル2
長さ	1,100mm以上	1,300mm以上	1,300mm以上
幅	630mm以上	750mm以上	750mm以上
高さ	1,300mm以上	1,350mm以上	1,400mm以上
車内傾斜角	15度以下	10度以下	概ね水平
その他	レベル準1	レベル1	レベル2
スロープ耐荷重	200kg以上	300kg以上	300kg以上
乗降用手すり	なし	あり	あり
足元照明	なし	あり	あり
乗降口明度差	なし	あり	あり

令和6年4月15日
レベル準1認定



TOYOTA シエンタ

国の支援措置

	レベル準1	レベル1	レベル2
購入補助	車両本体価格の1/3 (上限40万円)	車両本体価格の1/3 (上限60万円)	車両本体価格の1/3 (上限60万円)
税制支援	自動車重量税、自動車税(環境性能割)の減免 (ただしエコカー減税あり)		

車体表示マーク



レベル準1



レベル1



レベル2

令和6年5月22日
レベル準1認定



TOYOTA ノア・ヴォクシー

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)等のバリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長（自動車重量税・自動車税）

R6年度
税制改正
要望結果

- UDタクシーの新たな認定レベルを創設することに伴い、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を拡充する。
- ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両の自動車重量税の特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現のため、**バリアフリー車両の普及を加速化**する必要がある。

要望の結果

- **UDタクシー**の新たな認定レベル(認定レベル準1)を創設することに伴い、**特例対象を拡充**する。
- 現行の措置を**2年間**(令和6年4月1日～令和8年3月31日まで)**延長**する。

	UDタクシー		ノンステップバス	リフト付きバス(乗車定員30人以上)		リフト付きバス (乗車定員30人未満)
	拡充	既存		空港アクセスバス	空港アクセスバス以外	
						
自動車重量税	免税 (初回新規登録分)		免税(初回新規登録分) ⇒ 2年間延長			
自動車税 (環境性能割)	取得価額から 100万円控除		取得価額から 100万円控除	取得価額から 1,000万円控除	取得価額から 800万円控除	取得価額から 650万円控除
	取得価額から 100万円控除		取得価額から 200万円控除	取得価額から 1,000万円控除	取得価額から 800万円控除	取得価額から 650万円控除

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 displays the JAW (Japan Association of Wheelchair and Seating) website. On the left, the JAW logo and name are visible. The main content area shows a list of member companies, including ANA and JAL. A yellow arrow points from the JAW website to the IMASEN website, which is shown on the right. The IMASEN website features a section titled '飛行機に搭乗される方及び航空会社の方へ' (For those boarding aircraft and airlines), which lists various wheelchair models and their specifications, including 'EMC-150 Super Chair' and 'EMC-240L/250L Active Chair'. A second yellow arrow points from the IMASEN website to the right, indicating the final destination for the information.

第1部 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用と基本的な考え方

1章：道路の移動等円滑化に関するガイドラインの活用にあたって

- 1.1. ガイドライン作成の背景
- 1.2. ガイドラインの位置づけ
- 1.3. 対象施設等と対象者

2章：連携協力や当事者参加の考え方

- 2.1. 道路計画の考え方
- 2.2. 関係機関等との連携協力の考え方
- 2.3. 心のバリアフリーの推進
- 2.4. 当事者参加の考え方
- 2.5. バリアフリー整備の継続的な推進

- ◆ 関係機関・施設間の連携協力、当事者参加によるバリアフリーチェックの実施、研修による障害の社会モデルの考え方の取得、接遇等について、事例を用いて記載



施設間の連携

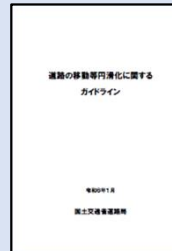


バリアフリーチェックシステム

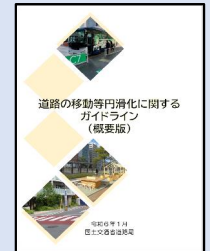


障害当事者(講師)との研修

令和4年3月29日公表
(令和4年6月9日改定)
(令和6年1月15日改定)



ガイドライン
(本文)



ガイドライン
(概要版)

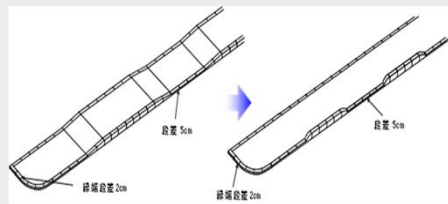
第2部 道路の構造及び旅客特定車両停留施設を利用した役務の提供

- ◆ 各整備箇所に関して、整備にあたっての考え方を示した上で整備内容を記載

※主な内容や事例を抜粋して記載

1章：歩道等及び自転車歩行者専用道路等

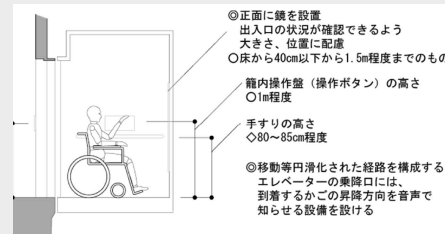
- ・歩道等の構造や整備事例について記載



歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ

2章：立体横断施設

- ・エレベーターや傾斜路等の構造について記載



エレベーターの断面の例

3章：乗合自動車停留所

- ・乗合自動車停留所の構造や整備事例について記載



バス正着の工夫

4章：路面電車停留場等

- ・幅員や傾斜路等の乗降場の構造について記載



傾斜路の設置(富山鉄 国際会議場前駅)

5章：自動車駐車場

- ・障害者用の駐車・停車施設等について記載



障害者用駐車施設の構造例

6章：旅客特定車両停留施設(ハード)

- ・通路や乗降場、案内所等の構造について記載



相談発券窓口(バスタ新宿)

6章：旅客特定車両停留施設(ソフト)

- ・各施設・設備等の維持管理、管理者の教育訓練、体制の確保等について記載



筆談に対応する案内所(バスタ新宿)

7章：その他の施設等

- ・案内標識や視覚障害者誘導用ブロック、休憩・照明施設、踏切道等について事例などを記載



視覚障害者誘導用ブロックの輝度比を確保した事例

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の主な改定概要

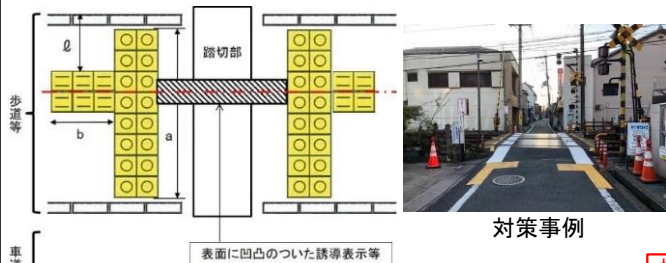
令和5年9・10月に実施した踏切道上の実証実験を踏まえ、踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法や構造を規定する等、道路の移動等円滑化ガイドラインを改定した。

旧ガイドラインでの記載内容概要

第7章② 視覚障害者誘導用ブロック

- 踏切道での視覚障害者の誘導について整備内容を規定
- ・踏切道内には、「表面に凹凸のついた誘導表示等」(歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式とする)を設けることが望ましい。(望ましい整備内容)

➤ 誘導用ブロック等の設置図や事例を掲載



- ・「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討する。

第1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等

➤ コラム

- ・踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介



改定したガイドラインでの記載内容概要

第7章⑥ 踏切道 (項目を新設し、踏切道関係の記載を集約)

- 踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法及び構造を規定【視覚障害者誘導用ブロック・踏切道内誘導表示の設置】

- ・踏切道内には、踏切道内誘導表示を設ける。(標準的な整備内容)

- ・踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定。(右図参照)

※歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策についてもコラムへ掲載。

【歩行者通行空間の確保及び路面等】

- ・視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面はゴムチップ舗装とすることが望ましい。
- ・踏切道内のカラー舗装及び車道外側線の設置等が望ましい。
- ・車両への注意喚起看板等の設置が望ましい。

(望ましい整備内容)

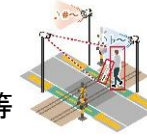


【実験結果概要】

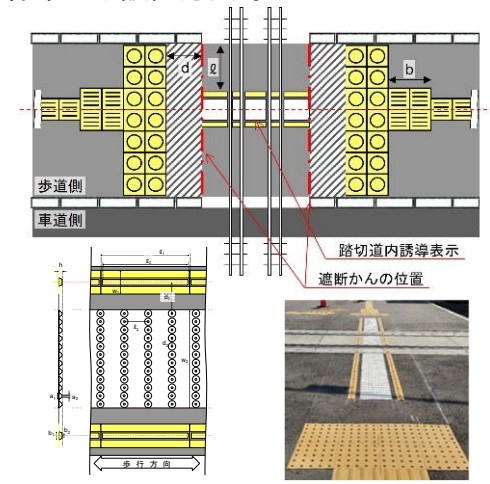
- ・令和5年9月21日、10月3-5,12日に実施した評価実験を紹介

➤ コラム

- ・音に関する実証実験結果の紹介
- ・踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介 等



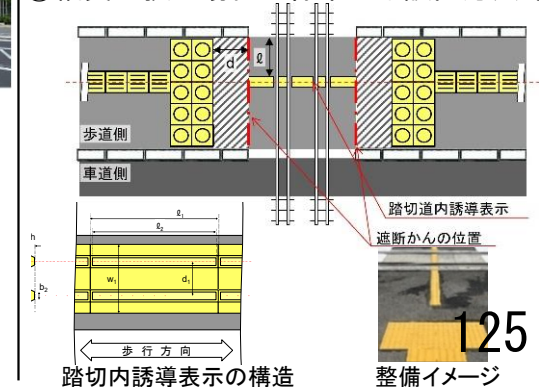
① 標準的な設置方法等



踏切内誘導表示の構造

整備イメージ

② 幅員が狭い場合の標準的な設置方法等



踏切内誘導表示の構造

整備イメージ

趣旨

- バリアフリー基準のうち、**建築物内に設ける「車椅子使用者用便房・駐車施設の設置数」「車椅子使用者用客席」**については、建築設計標準の普及等を通じて規模に応じた複数整備が進展しているものの、高齢者、障害者等の外出機会の増大等に伴い、バリアフリー化を着実に進めるための環境整備が求められているところ。
- このため、学識経験者、当事者団体、事業者団体等で構成する「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準に関するフォローアップ会議」に、「**建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討WG**」を設置し、「**車椅子使用者用便房・駐車施設**」や「**車椅子使用者用客席**」の設置数に関する基準について、**整備状況等の現状分析を実施**するとともに、**基準見直しの方向性について検討**する。

検討WGメンバー

【学識経験者】

- ・高橋 儀平 東洋大学 名誉教授(座長)
- ・佐藤 克志 日本女子大学 教授
- ・菅原 麻衣子 東洋大学 教授
- ・松田 雄二 東京大学大学院 准教授
- ・布田 健 国立研究開発法人 建築研究所

【障害者団体】

- ・(社福) 日本身体障害者団体連合会
- ・(一社) 日本パラリンピアンズ協会
- ・(公社) 全国脊髄損傷者連合会
- ・(NPO) DPI日本会議

【事業者団体】

- ・(一社) 日本ビルディング協会連合会
- ・(一社) 不動産協会
- ・(一社) 日本ショッピングセンター協会
- ・日本チェーンストア協会
- ・(一社) 全日本駐車協会

【劇場等関係団体】

- ・全国興行生活衛生同業組合連合会
- ・(公社) 全国公立文化施設協会

【建築関係団体】

- ・(一社) 日本建築士事務所協会連合会
- ・(一社) 日本建設業連合会
- ・(公社) 日本建築家協会
- ・(公社) 日本建築士会連合会

【地方公共団体】

- ・東京都
- ・大阪府
- ・横浜市
- ・日本建築行政会議バリアフリー分科会

検討経過

時期	内容
2022（令和4）年8月～	トイレ・駐車場・客席の実態調査 [調査対象] ・調査期間内に確認済証が交付された建築物 ・近年に竣工したスポーツ施設
2023（令和5）年6月23日	第1回検討WG ・実態調査結果、課題の共有
2023（令和5）年8月31日	第2回検討WG ・関係団体の意見の取りまとめ ・バリアフリー基準の素案（トイレ）の提示
2023（令和5）年12月8日	第3回検討WG ・バリアフリー基準の素案（トイレ（再見直し案）、駐車場・客席）の提示
2024（令和6）年3月12日	第4回検討WG ・バリアフリー基準の見直し方向のとりまとめ
2024（令和6）年3月29日	建築物のバリアフリー基準の見直し方針 公表

車椅子使用者用便房の設置数に係る基準の見直し方針

バリアフリー法の政令改正により、車椅子使用者用便房の設置数について、**原則、各階に1箇所以上を設置する**よう見直しを行う。

義務基準

現行

- 建築物に1箇所以上を設ける。

見直し案

<標準的な建築物>

- 各階に1箇所以上※設ける。

<小規模階を有する建築物> (床面積1,000㎡未満の階(小規模階)を有する場合)

- 小規模階の床面積の合計が1,000㎡に達する毎に1箇所以上※設ける。

<大規模階を有する建築物> (床面積10,000㎡を超える階(大規模階)を有する場合) 階の床面積が

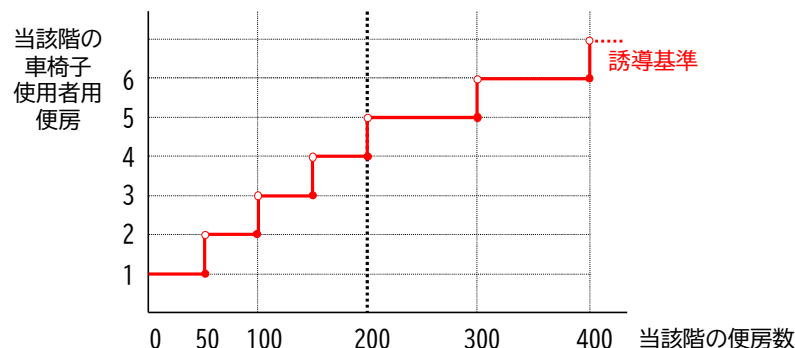
- 10,000㎡を超え40,000㎡以下の場合、当該階に2箇所以上※を設ける。
- 40,000㎡を超える場合、20,000㎡毎に1箇所を追加※する。

※ 建築条件に応じた設計の自由度を確保するため、設置箇所は任意とする。

誘導基準

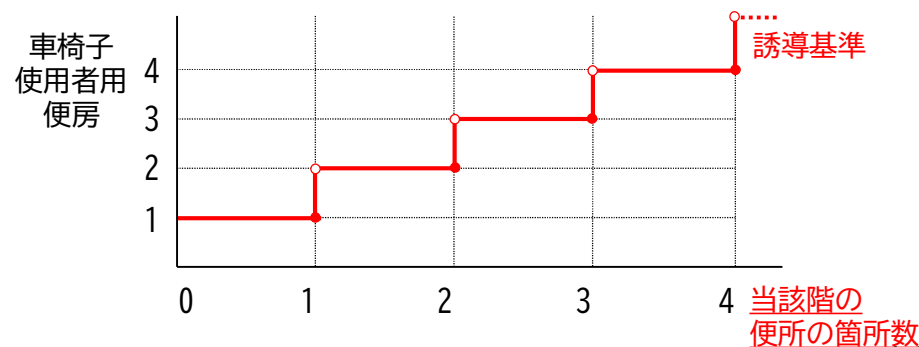
現行

- 各階に1箇所以上を設ける。
- 階の便房数が200箇所以下の場合、2%以上を設ける。
- 階の便房数が201箇所以上の場合、1%+2箇所以上を設ける。



見直し案

- 便所のある箇所に1箇所以上を設ける。



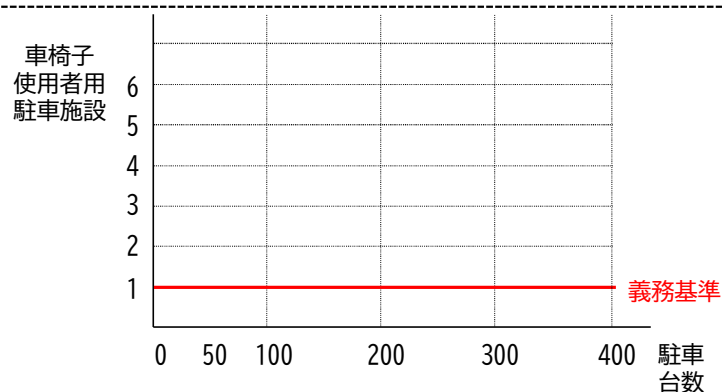
車椅子使用者用駐車施設の設置数に係る基準の見直し方針

バリアフリー法の政令改正により、車椅子使用者用駐車施設の設置数について、**駐車台数に対する割合で定める**よう見直しを行う。

義務基準

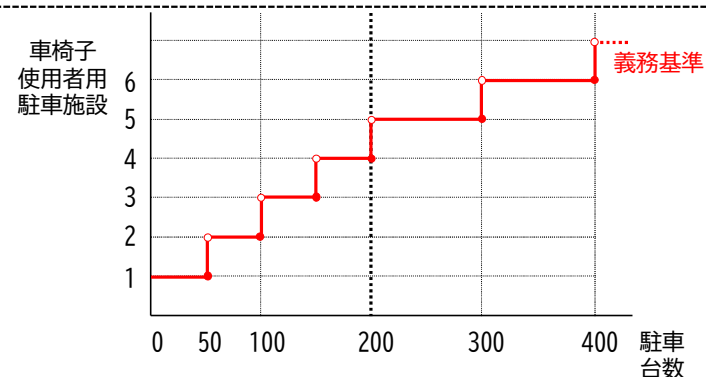
現行

- ・ **1台以上**を設ける。



見直し案

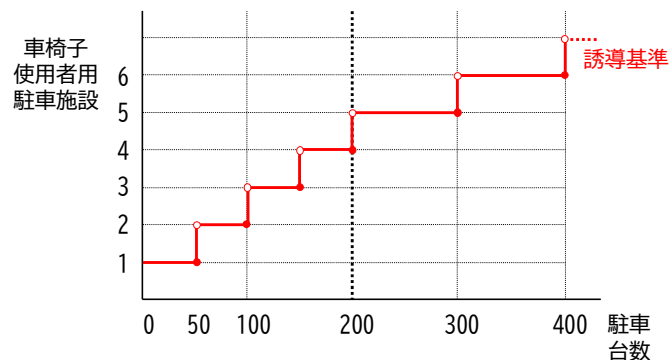
- ・ **200台以下**の場合、**2%以上**を設ける。
- ・ **201台以上**の場合、**1% + 2台以上**を設ける。



誘導基準

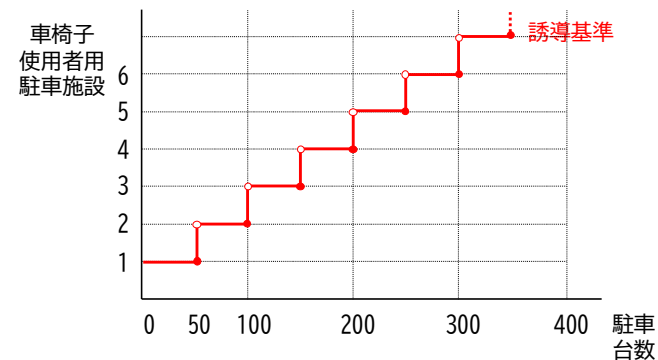
現行

- ・ **200台以下**の場合、**2%以上**を設ける。
- ・ **201台以上**の場合、**1% + 2台以上**を設ける。



見直し案

- ・ **2%以上**を設ける。



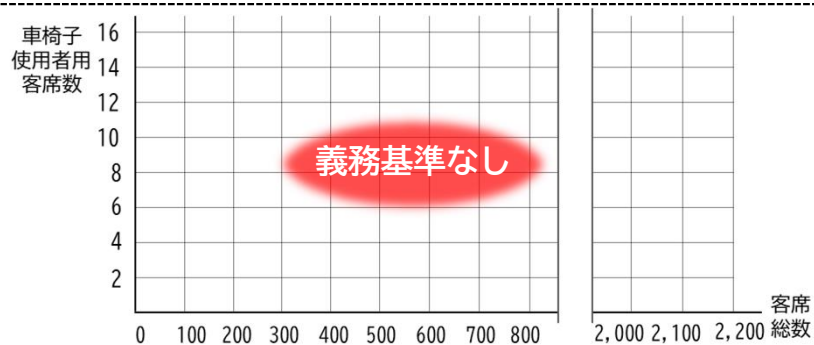
車椅子使用者用客席の設置数に係る基準の見直し方針

バリアフリー法の政令改正（条文新設）により、車椅子使用者用客席の設置数について、**客席の総数に対する割合で定める**よう見直しを行う。

義務基準

現行

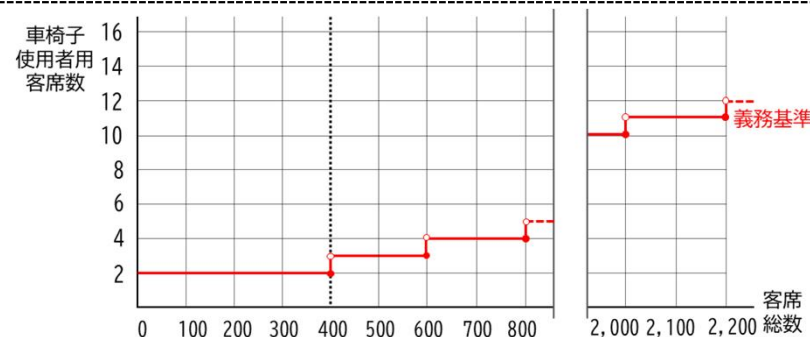
- ・ 基準なし



見直し案

- ・ 400席以下の場合、2席以上を設ける。
- ・ 401席以上の場合、0.5%以上を設ける。

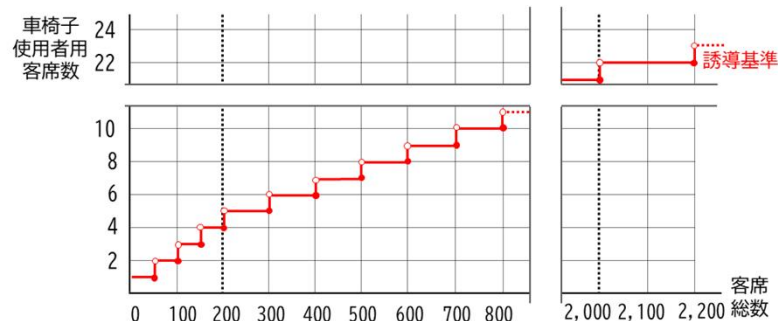
※ 構造に係る基準（幅90cm以上、奥行135cm以上等）も定める。



誘導基準

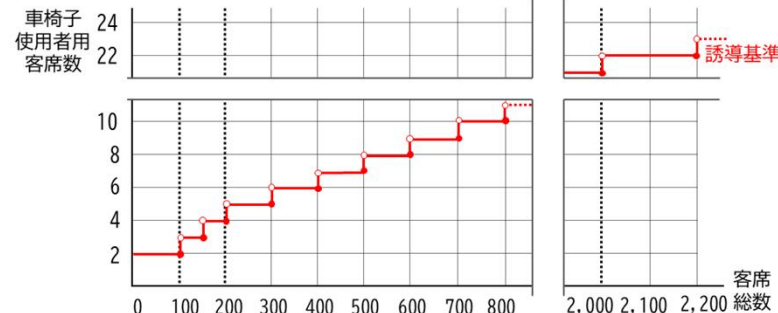
現行

- ・ 200席以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201～2,000席の場合、1% + 2席以上を設ける。
- ・ 2,001席以上の場合、0.75% + 7席以上を設ける。



見直し案

- ・ 100席以下の場合、2席以上を設ける。
- ・ 100～200席の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201～2,000席の場合、1% + 2席以上を設ける。
- ・ 2,001席以上の場合、0.75% + 7席以上を設ける。



公立小中学校等施設のバリアフリー化に関する国の更なる取組について

- 令和4年12月、**学校施設のバリアフリー化に関する実態調査の結果を公表**するとともに、**各学校設置者に対し、改めて取組の一層の推進を要請**。
- 文部科学省ウェブサイト中に「**学校施設のバリアフリー化の推進**」の特設ページを開設。

特設ページでは以下の内容を公表

- ・ バリアフリー化に関する調査研究・事例集
- ・ 整備目標・実態調査
- ・ これまでの通知・事務連絡等
- ・ 国庫補助制度
- ・ 広報資料（ポスター、チラシ）
- ・ 相談窓口

掲載URL

https://www.mext.go.jp/a_menu/shisetu/seibi/mext_00003.html



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

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

実施事項

（令和4年度）

- 日常利用の多い鉄道駅を題材として、これまでに実施した現地調査や意見交換会における意見を踏まえ、横断的なテーマを設定し、当事者等の困りごと等に関するアンケートを実施。
- アンケートで得られた当事者の意見について、それぞれの困りごとの状況や原因・解決策等についてより詳しく把握するため、意見交換会を実施。異なる特性間の相互理解や共通のニーズを把握するため、複数の特性の当事者団体に参加いただき実施。
- これらの結果をもとに、施設利用の場面ごとにバリアフリー環境の課題を整理し、中間整理において提示。

（令和5年度）

- 中間整理において「当事者の声をさらに把握」とした項目（テーマ）について、具体的なお困り事の状況や内容、優良事例、他団体からのご意見に対するお気づきの点等の観点で意見交換会を実施。本意見交換会の結果も踏まえ、改めてバリアフリー環境の課題を整理し、対応の方向性を本最終とりまとめ案において提示。

各課題の優先順位づけと対応方針の整理

- これまで頂いた当事者の声からニーズを整理するとともに、実態調査等を通して事業者目線でガイドラインの充足度や対応の困難度を整理。
- これらの結果を踏まえて各課題の優先順位を3つのカテゴリー（速やかに取り組む課題、周知拡大に取り組む課題、現時点では中長期的に取り組むものと整理される課題）に分類。各カテゴリーに対し、今後の対応方針を整理。

各論

- 各課題について、①当事者の声、②事業者の取組状況、③当事者のニーズと事業者の取組状況とのギャップ及びその要因等、④総括及び対応の方向性を整理。（今般の実態調査対象となっていない課題については、②・③を除く）

(課題の優先順位と対応の方向性)

- 各課題について、これまで当事者から頂いた意見を基にニーズを整理。さらに、事業者への実態調査等を踏まえ、事業者目線から対応の困難度・ガイドラインの充足度について目安を整理。
- これらを踏まえ、各課題について、以下 3 つの優先順位カテゴリーに分類。
 - ①速やかに取り組む課題：当事者からのニーズが高い課題であり、かつ、ガイドラインの充実化が図られれば改善に向けた対応が期待されるもの
 - ②周知拡大に取り組む課題：事業者の工夫により多種多様な新たな取り組みがなされているものの、当事者への更なる周知・認知度向上が必要と思慮されるもの
 - 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、②以外の課題であり、引き続き実態の把握等を行いながら検討を要するもの。
- また、全項目共通の対応として、既存の補助金の活用等により引き続き整備の促進を行うとともに、今般の調査や既往の調査で得られた導入・対応事例について、有用性が一定程度認められるものについては、普及促進を図る観点から今後ガイドラインに盛り込む予定。

①速やかに取り組む課題

- ・ ウェブサイトにおける情報提供
- ・ 案内設備（バリアフリールートの把握のしやすさ、経路誘導に関するサインシステム等、音声案内等のわかりやすさ）



令和 6 年度より、公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会（以下、「基準検討会」）等において、具体的な検討に着手

②周知拡大に取り組む課題

- ・ ICTによる情報提供や誘導サービス
- ・ 券売機



令和 6 年度より順次周知拡大の取り組みを行う※ 1

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※ 2

- ・ 車両内の情報提供、運行情報、輸送障害時等の情報提供
- ・ 改札口・改札窓口
- ・ 駅名表示、ホームにおける乗車位置等
- ・ 乗り継ぎの際のバリアフリールートの整備



引き続き実態把握等を行いながら検討を行う※ 1

※ 1 周知拡大や実態把握等にあたっては、地域分科会とも適宜連携して対応

※ 2 今後の新技術の普及や事業者のノウハウの蓄積等の状況に応じ、将来的にガイドライン等で整備の方向性を示すこと等もあり得る

バリアフリー教室の開催

- 高齢者・障害者等のバリアの体験等を通じ、バリアフリーに対する国民の理解増進を図るとともに、「心のバリアフリー」の普及を目指して、各運輸局等が「バリアフリー教室」を開催。



▲視覚障害者サポート体験



▲車椅子サポート体験



▲子供用車椅子

交通事業者の接遇向上に向けた取組

- 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」(平成29年2月20日関係閣僚会議決定)に基づき、交通・観光分野における接遇の向上と職員研修の充実を図るため、平成30年に接遇ガイドラインを策定。
- また、「認知症施策推進大綱」(令和元年6月18日関係閣僚会議決定)に基づき、接遇ガイドライン(認知症の人編)を、加えて、新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた接遇方法をとりまとめた接遇ガイドライン(追補版)を、令和3年に策定。
- さらに、これらの接遇ガイドラインの内容を反映させるため、平成31年に策定された接遇研修モデルプログラムの改訂版を令和4年に策定。
- 改正障害者差別解消法の内容を踏まえ「事業者における合理的配慮の提供の義務化」の追加等を、接遇ガイドライン、接遇ガイドライン(認知症の人編)及び接遇研修モデルプログラムに反映させるため、令和6年3月に改訂。

高齢者障害者等用施設等の適正利用推進やあり方の検討

- 高齢者障害者等用施設等(バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等)の適正な利用の推進に向け、ポスター等によるキャンペーンを実施。
- 機能分散推進や多様な利用者特性への対応など共生社会におけるトイレの今後のあり方について検討を行い、令和3年にとりまとめ。
- さらに適正利用推進やハード整備の方向性など車椅子使用者用駐車施設等のあり方についても検討を行い、令和4年に方向性をとりまとめ。これを踏まえつつ、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン作成に係る検討を行い、令和5年度にとりまとめ、ガイドラインを策定。
- 上記とりまとめの内容については、各種ガイドラインの改正等に反映。



公共交通機関等におけるベビーカー利用円滑化推進

- 公共交通機関等におけるベビーカーを一層利用しやすい環境の整備に向け、ベビーカーの安全な使用と周囲の理解協力の普及啓発を図るため、ポスター等によるキャンペーンを実施。



教育啓発特定事業の円滑な実施に向けた取組

- 令和2年バリアフリー法改正により、児童や住民の「心のバリアフリー」理解促進等のために市町村等が実施する事業として、「教育啓発特定事業」を創設。
- そこで、同事業の円滑な実施に向け、具体的な取組内容や実施方法等を検討する際の参考となるようなガイドラインを令和4年に策定。



▲取組の想定例 134

- 令和2年のバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）改正により、面的・一体的なバリアフリー化を図るために市町村が作成する計画（バリアフリー基本構想）に基づき、市町村や施設設置管理者等が実施する「心のバリアフリー」に関する事業である**教育啓発特定事業**が創設。
- 本ガイドラインは、市町村等の教育啓発特定事業の**継続的・計画的かつ円滑な実施を促進**するため、**具体的な進め方についての標準的な手法や望ましい実施方法等をマニュアル**として示すもの。
- 今後、本ガイドラインも参考としつつ、様々な取組が実施されることが期待される。

ガイドラインの構成

<ガイドライン本編>

教育啓発特定事業を実施する意義、計画的かつ継続的な実施の必要性、「心のバリアフリー」や「障害の社会モデル」について理解を得ることの重要性、障害当事者の参画の意義、学校と連携して実施する場合のポイント等を掲載。

<教育啓発特定事業>

①学校連携教育事業

児童等の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業
（例）学校の間を活用した市町村等によるバリアフリー教室 等

②理解協力啓発事業

住民その他の関係者の理解の増進又はこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業
（例）障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催 等

<実施マニュアル>

教育啓発特定事業としての実施が想定される代表的な4つの取組について、進め方、企画におけるポイントと留意事項、具体的な実施方法、フィードバックのやり方等について、実施事例等を紹介しつつ、標準的な手法や望ましい実施方法を提示。

（バリアフリー教室編）

（まち歩き点検等編）

（シンポジウム・セミナー編）

（適正利用等の広報啓発編）



- 教育啓発特定事業は、移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」を推進するため、**市町村又は施設設置管理者等が行う事業**で、**市町村が作成する基本構想に位置づけて実施**するもの。
- 令和5年度末で**43の地方公共団体**が、基本構想において教育啓発特定事業を位置づけ、**学校連携教育事業**又は**理解教育啓発事業**を推進している。

取組事例

学校連携教育事業

- 移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業



福岡市の例

各小中学校で総合的な学習の時間や道徳科、特別活動などにおいて、心のバリアフリーにつながる授業やバリアフリー体験教室を実施



茨木市の例

障害者が講師となり、小学校へのバリアフリー出前講座を実施

理解協力啓発事業

- 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業



大東市の例

交通事業者における職員への高齢者、障害者等への理解促進と対応向上の研修の実施

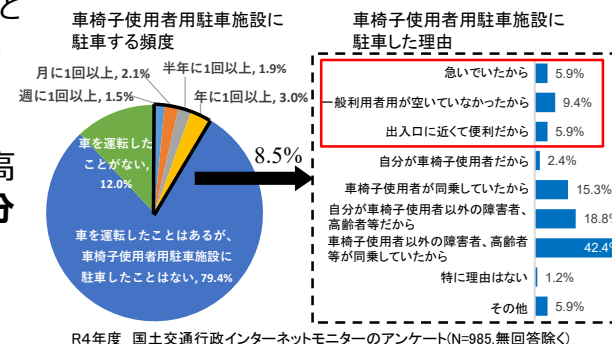


札幌市の例

障害者差別解消法普及のためにフォーラムを開催し、合理的配慮の実践に関する講演や、共生社会について考えるワークショップを実施

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドラインの概要

- 共生社会における移動環境確保のための基本的インフラの一つである、車椅子使用者が円滑に利用することができる駐車施設（車椅子使用者用駐車施設）に、それを必要としない人が駐車すること等により、**真に必要な人が利用できない**場合があり、その**適正利用についての課題**が指摘されている。
- 当該駐車施設の利用対象者に**公的利用証を交付し適正利用を促す地方公共団体の取組（パーキング・パーミット制度）**については、車椅子使用者の他、車椅子を使用しないものの移動に配慮が必要な人（高齢者、妊産婦、けが人等）も広く対象とし、そのような人向けの優先駐車区画を設ける場合もあり、**利用区分の明確化や不適正利用の減少等**によって、車椅子使用者等の**利用環境改善に効果**が認められる。
- 引き続き、地域の実情等に応じ、同制度の**導入促進・普及啓発**の他、以下の考え方を踏まえ、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における**理解の増進と協力の確保等**により、**適正利用を推進**。



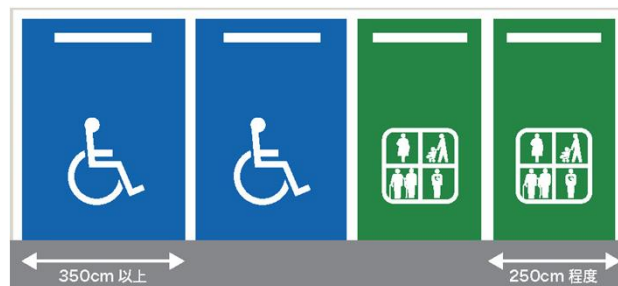
車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化

車椅子使用者用駐車施設については、バリアフリー法令上、車椅子使用者その他障害者等を除き、利用を控える等の適正配慮を規定。

不適正利用や利用集中等により車椅子使用者の円滑な利用環境が阻害されている場合等には、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、「**車椅子使用者用駐車施設**」の利用対象者を「**車椅子使用者**」と**明確化**することが望ましい。

利用対象者の明確な区分とその考え方

車椅子使用者以外の障害者等については、**広い幅員を必ずしも必要としないものの駐車区画の位置等に関し、移動に配慮が必要な人も**いることから、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、そのような人への駐車区画を設置・運用する場合には、バリアフリー法令に位置づけられている「**車椅子使用者用駐車施設**」とは別に「**優先駐車区画**」として**位置づける**ことが望まれる。



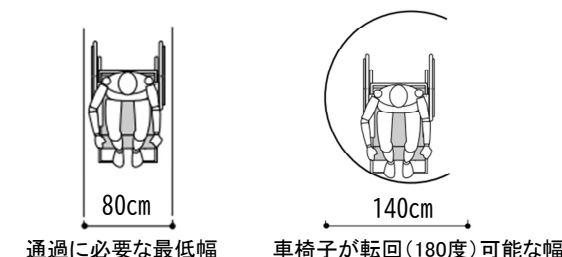
複数種類の駐車区画を運用する場合のイメージ



地方公共団体の利用証の例



利用対象者を**車椅子使用者**と**明確化**している例



様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

多様な利用対象者の駐車区画の確保、限られた区画の効率的利用、不適正利用対策の取組等を引き続き推進。



機械式ゲートの設置による不適正利用対策の事例



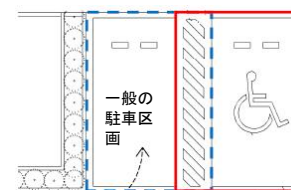
3台分の区画を2台分の幅広い区画とする運用例



狭小敷地等での車椅子使用者用駐車施設の確保・ダブルライン活用による駐車場全体の緩やかなバリアフリー化のイメージ



多様な利用対象者向けの優先駐車区画



敷地活用に制約がある場合等に、一般の駐車区画の隣に乗降スペースを設け、一般の駐車区画においても車椅子使用者が乗降可能となる工夫



施設の入口近くの駐車区画数が僅かであること等から、車椅子使用者以外の障害者等を車椅子使用者用駐車施設の利用対象者とする場合に、誤認等が無いよう、利用対象者（バグラム等）で分かりやすく明示している事例

キャンペーン概要

改正された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」では、「高齢者障害者等用施設等※の適正な利用の推進」が、国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民の責務として規定され、令和3年4月1日から施行。

本施行を踏まえ、高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進のためキャンペーンを実施し、「障害の社会モデル」の考え方を普及させ、「心のバリアフリー」を推進。

※高齢者障害者等用施設等

バリアフリースイール、車椅子使用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター、車両等の優先席等を指す。

～ キャンペーンポスター ～



（バリアフリースイール）（車椅子使用者用駐車施設等）（旅客施設等のエレベーター）（車両等の優先席）

令和5年度実績

■実施期間

令和5年12月3日～令和6年1月8日

※12月3日～12月9日 障害者週間

※キャンペーンは令和3年度より実施

■協力団体、機関等におけるポスター掲示等による周知

- ・公共交通事業者等
- ・都市公園
- ・ショッピングセンター
- ・高速道路会社
- ・百貨店
- ・地方公共団体等 など

■SNSを活用したキャンペーン実施の周知

- ・国土交通省公式X（旧Twitter）

■トイレマナー講習会の実施

- ・地方運輸局主催のバリアフリー教室の1コマ

各地方局等の取組

- 庁舎内におけるポスター掲示
- チラシの配布
- 「バリアフリー教室」でバリアフリースイールの適正利用に関する講習会の実施

高齢者・障がい者の方の旅行への障壁を取り除くには、ハード的な整備に加えて、
① バリアフリー対応に関する情報の对外発信、② ソフト的な対応（筆談対応等）が不可欠。
そこで、上記2点に係る取組を確認した施設を認定・観光庁HPにて情報発信することで、
高齢者・障がい者の方々の旅行に対する障壁を取り除くことを目指す。

認定対象

観光客が訪れる以下の施設を対象



宿泊施設



飲食店



観光案内所



博物館

認定条件

- ① ソフト的なバリアフリー対応措置の実施
（例：筆談対応、移動式スロープの備置）
- ② 年1回以上の従業員教育実施
- ③ 施設のバリアフリー情報の積極的発信

→認定した施設は観光庁HPで情報発信するとともに、
認定マークの使用を許可



制度の狙い

- ① バリアフリー情報の積極的な発信による、高齢者・障がい者の方への情報提供の促進
- ② ハードだけでは対応できないソフト的な「心のバリアフリー」の取組の促進
- ③ 観光庁HP・認定マークを活用した情報発信による、ユニバーサルツーリズムの推進

➡ バリアフリー情報の見える化・ソフト施策の推進によるユニバーサルツーリズムの促進

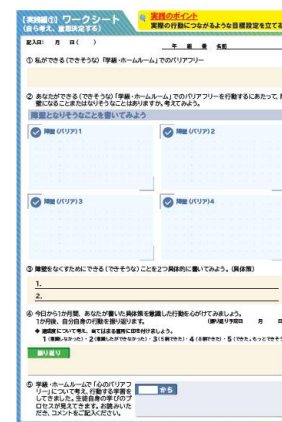
心のバリアフリーノート

経緯

- 平成29年2月、「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」(関係閣僚会議)が取りまとめられ、次期学習指導要領の全面実施に先行して、すべての子ども達に「心のバリアフリー」に関する理解を深めるため、自分ごととして受け止め、生きて働く知識や経験とするための「心のバリアフリーノート(仮)」の作成を検討することについて明記。
- 平成30年11月、文部科学省に学校関係者や障害者関係団体、有識者等で構成する作成検討会を設置。
- 平成31年3月、作成検討会において内容及び構成の方向性についてとりまとめ。
- 令和元年11月、心のバリアフリーノートを作成・公表。**

内容・構成

- 様々な心身の特性や考え方をもつ人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、学び合い・支え合い・育ち合う関係を形成していくことを目的に、児童生徒用(小学生用、中高生用)、及び教師用指導上の留意点(小学生用、中高生用)を作成。**
- 「バリアフリーに関する基本的な理解」「バリアフリーについて考える学習」「バリアフリーについて行動する学習」で構成した児童生徒の書き込み用教材。



※各学校の実態に応じて、様々な教科等で活用可能。

障害のある学生の修学支援に関する検討会報告（第三次まとめ）概要

- ◆ 近年の障害学生の増加や、令和6年4月の改正障害者差別解消法の施行により、私立学校を含む全ての大学等において障害学生に対する合理的配慮の提供が法的義務として求められることなど、障害のある学生への修学支援体制の整備が急務
- ◆ こうした状況を踏まえ、「障害のある学生の修学支援に関する検討会」を開催。令和6年3月に「第三次まとめ」を取りまとめ

（文部科学省HP：https://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chousa/koutou/123/index.html）

障害学生支援に関する基本的な考え方

1. 大学等における障害学生支援の在り方

- ◆ 大学等は、自らの価値を高め、学生に対する責務を果たすため、事前的改善措置により教育環境の整備を図るとともに、障害学生支援を、障害のある学生が他の学生と平等に学ぶことができる権利を保障するための手段であるという認識の下で、着実に実施する必要
- ◆ 障害学生支援は、合理的配慮の提供に限定されるものではなく、障害の有無によらず、学内全ての学生を対象に実施している各種支援と併せて行われるもの。合理的配慮の提供以外の学内の学生支援リソースも総合的に活用しながら行うことが望ましい

2. 「障害の社会モデル」の理解に関すること

- ◆ 社会的障壁とは、障害がある者にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものをいう
- ◆ 「障害の社会モデル」の考え方に基づく、障害のない学生を前提として構築された大学等の仕組みや構造が、障害のある学生にとって社会的障壁となっている場合がある
- ◆ 大学等の構成員全てが「障害の社会モデル」を理解し、事前的改善措置や合理的配慮の提供により社会的障壁を除去するとともに、各種学生支援リソースも総合的に活用しながら取り組むことが必要

3. 障害者差別解消法上の大学等の義務と努力義務

- ◆ 大学等の義務である不当な差別的取扱いの禁止と合理的配慮の提供、努力義務である環境の整備について説明

4. 障害の根拠資料に関する考え方

- ◆ 大学等は個々の状況を適切に把握するため、学生から障害の状況に関する根拠資料の提出を求めることが適当
- ◆ 一律に「根拠資料がなければ合理的配慮を一切提供しない」といった、形式的な対応をとらないよう留意する必要

5. 学内の教職員向け対応要領・ガイドライン等

- ◆ 大学等やその設置者が組織として責任の所在を明確にし、障害学生支援に取り組むためには、教職員の共通認識が不可欠。その手段として、教職員向けの対応要領・ガイドライン等を作成することが有効

6. 障害のある学生の意思表明を促す取組

障害学生支援における諸課題への考え方と具体的な対応の取組

1. 学内の体制整備

- ◆ 学内の支援体制の構築、支援人材の配置・育成、学生支援部署の連携といった取組のほか、3つのポリシーやシラバスにおける留意点

2. 合理的配慮の提供における諸課題

- ◆ 大学等が提供する合理的配慮と本人の意向との齟齬や内容決定までの長期化、固定化に対する対応、大学院や通信教育課程における合理的配慮の留意事項など

3. 紛争の防止・解決

- ◆ 紛争の防止・解決のスキーム、入試における合理的配慮の提供に関する紛争の防止・解決

4. オンライン学修における合理的配慮の在り方

- ◆ オンライン学修を行う際は、授業ごとの特色を踏まえて、対面とオンライン学修を組み合わせたブレンディッド型授業も考えられる
- ◆ 障害のある学生の個別の状況と当該授業の個別の状況を総合的に考慮して、オンライン参加の可否を個別に判断しなければならない点に留意
- ◆ 大学等の事情ではなく、本人の意向の尊重や教育の質の担保の観点を踏まえて実施する必要

5. 合理的配慮とテクノロジーの活用

- ◆ 大学等は学内にテクノロジーを活用した支援ができる体制を整備することを期待

6. 障害のある学生の就職等の支援

- ◆ 就職における多数の選択肢や福祉的支援等について情報を収集、効果的に情報提供

7. 障害のある学生の災害時対策

8. 大学等と国・地域・企業・民間団体等との連携

- ◆ 大学等が単独で対応することが難しい場合、様々な団体・大学の取組への参加に加え、国や自治体の支援の活用や地域内の大学等との連携、企業や民間団体と連携することも有効

大学等連携プラットフォームの枠組みの更なる活用

- ◆ 組織的なアプローチによって高等教育機関全体の障害学生支援を一層促進

1. 障害学生支援ネットワークの形成支援及び連携の推進

2. 専門的知識を有する障害学生支援人材の育成

3. 大学等や学生等からの相談への対応

4. 全ての大学等が活用できる障害学生支援の好事例の収集・発信

- 我が国では、障害のある人もない人も、互いにその人らしさを認め合いながら、**共に生きる社会（共生社会）を実現すること**を目指しているところ。
- 「**障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律**（平成25年法律第65号。「障害者差別解消法」）」では、行政機関等及び事業者に対し、障害のある人への障害を理由とする**「不当な差別的取扱い」を禁止**し、障害のある人から申出があった場合に**「合理的配慮の提供」を求める**ことなどを通じて、**「共生社会」を実現することを目指している**。

対象となる「障害者」は？

「障害者」とは、障害者手帳を持っている人のことだけでなく、身体障害のある人、知的障害のある人、精神障害のある人（発達障害のある人も含む。）、その他の心や体のはたらきに障害がある人で、障害や社会の中にあるバリアによって、日常生活や社会生活に相当な制限を受けている人すべてが対象（障害児を含む。）

対象となる「事業者」は？

「事業者」とは、会社やお店など、同じサービスなどを繰り返し継続する意思をもって行う人のこと。
ボランティア活動をするグループなども含まれる。

「対応要領」、「対応指針」とは？

- **対応要領：**
国・都道府県・市町村などの役所は、それぞれの役所で働く人が適切に対応するため、**不当な差別的取扱いや合理的配慮の具体例を盛り込んだ「対応要領」**を、**障害のある人などから意見を聴きながら作る**こととされている。
役所で働く人は、この対応要領を守って仕事をする。
※都道府県や市町村など地方の役所は、「対応要領」を作ることに努めることとされている。
- **対応指針：**
事業を所管する国の役所は、会社やお店などの事業者が適切に対応できるようにするため、**不当な差別的取扱いや合理的配慮の具体例を盛り込んだ「対応指針」**を、**障害のある人などから意見を聴きながら作る**こととされている。事業者は「対応指針」を参考にして、障害者差別の解消に向けて自主的に取り組むことが期待されている。
なお、事業者が法律に反する行為を繰り返し、自主的な改善を期待することが困難な場合には、国の役所に報告を求められたり、注意などをされることがある。

	定める機関	対象
対応要領	国・都道府県・市町村などの役所	役所で働く人
対応指針	事業者を所管する国の役所	会社やお店などの事業者

「不当な差別的取扱いの禁止」・「合理的配慮の提供」・「環境の整備」

	不当な差別的取扱いの禁止	合理的配慮の提供	環境の整備
行政機関等	義務	義務	努力義務
事業者	義務	義務	努力義務

- 企業や店舗などの事業者や、国・都道府県・市町村などの行政機関等においては、例えば「**障害がある**」という理由だけで**財・サービス、各種機会の提供を拒否**したり、それらを提供するに当たって**場所・時間帯等を制限**したりするなど、「**障害のない人と異なる取扱い**」をすることにより**障害のある人を不利に扱うことのないように**しなければならない。
- 具体的には、① **行政機関等や事業者が**、② **その事務又は事業を行うに当たり**、③ **障害を理由として**、④ **障害者でない者と比較して**、⑤ **不当な(正当な理由のない※)差別的取扱い**をすること 等により、障害のある人の権利利益を侵害することが禁止されている。

不当な差別的取扱いの例



例 1 :
保護者や介助者がいなければ一律に入店を断る。



例 2 :
障害のある人向けの物件はないといって対応しない。



例 3 :
障害があることを理由として、障害のある人に対して一律に接遇の質を下げる。

※ 正当な理由がある場合

- 障害のある人に対する障害を理由とした異なる取扱いに「**正当な理由がある**」場合、すなわち当該行為が、
 - ① 客観的にみて正当な目的の下に行われたものであり、
 - ② その目的に照らしてやむを得ないと言える場合は、「**不当な差別的取扱い**」にはならない。
- 「正当な理由」に相当するか否かについては、**個別の事案ごとに、**
 - ・**障害者、事業者、第三者の権利利益**
(例：安全の確保、財産の保全、事業の目的・内容・機能の維持 等)
 - ・**行政機関等の事務・事業の目的・内容・機能の維持**
等の観点から、**具体的場面や状況に応じて総合的・客観的に判断する必要がある。**
- 正当な理由があると判断した場合は、**障害のある人にその理由を丁寧に説明し、理解を得るよう努めることが望まれる。**

- 「正当な理由がある場合」の判断は、**個別のケースごとに行うことが重要。**
- 「過去に同じようなことがあったから」、「世間一般にはそう思われているから」といった理由で、**一律に判断を行うことは、「正当な理由がある場合」には該当しない。**個別の事案ごとに、具体的場面や状況に応じて、判断をすることが重要。
- また、そのためには、障害のある人に対し、個別の事情や、配慮が必要か等の確認を行うことが有効。

- 日常生活・社会生活において提供されている設備やサービス等については、障害がない人は簡単に利用できても、障害のある人にとっては利用が難しく、結果として障害のある人の活動などが制限されてしまう場合がある。
- このような場合には、障害のある人の活動などを制限しているバリアを取り除く必要がある。このため、障害者差別解消法では、行政機関等や事業者に対して、障害のある人に対する「合理的配慮」の提供を求めている。
- 具体的には、
 - ① 行政機関等と事業者が、② その事務・事業を行うに当たり、③ 個々の場面で、障害者から「社会的なバリアを取り除いてほしい」旨の意思の表明があった場合に、④ その実施に伴う負担が過重でないときに、⑤ 社会的なバリアを取り除くために必要かつ合理的な配慮を講ずることとされている。
- 合理的配慮の提供に当たっては、障害のある人と事業者等との間の「建設的対話」を通じて相互理解を深め、共に対応案を検討していくことが重要（建設的対話を一方的に拒むことは合理的配慮の提供義務違反となる可能性もあるため、注意が必要）。

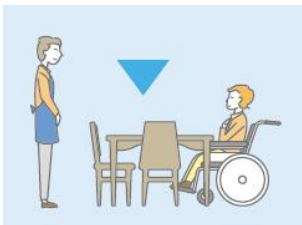
合理的配慮の例

物理的環境への配慮



【申出】

飲食店で車椅子のまま着席したい。



【対応】

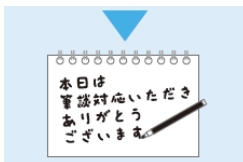
机に備え付けの椅子を片付け、車椅子のまま着席できるスペースを確保。

意思疎通への配慮



【申出】

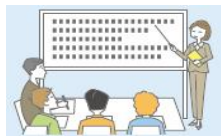
難聴のため筆談によるコミュニケーションを希望したが、弱視でもあるため細かいペンや小さな文字では読みづらい。



【対応】

太いペンで大きな文字を書いて筆談を行う。

意思疎通への配慮



【申出】

文字の読み書きに時間がかかるため、セミナーへ参加中にホワイトボードを最後まで書き写すことができない。



【対応】

書き写す代わりに、デジタルカメラ、スマートフォン、タブレット型端末などで、ホワイトボードを撮影できることとする。

「合理的配慮」の留意事項

- 「合理的配慮」は、事務・事業の目的・内容・機能に照らし、以下の3つを満たすものであることに留意する必要がある。
 - ① 必要とされる範囲で本来の業務に付随するものに限られること
 - ② 障害者でない者との比較において同等の機会の提供を受けるためのものであること
 - ③ 事務・事業の目的・内容・機能の本質的な変更には及ばないこと

過重な負担の判断

- 「過重な負担」の有無については、個別の事案ごとに、以下の要素等を考慮し、具体的場面や状況に応じて総合的・客観的に判断することが必要。
 - ① 事務・事業への影響の程度（事務・事業の目的・内容・機能を損なうか否か）
 - ② 実現可能性の程度（物理的・技術的制約、人的・体制上の制約）
 - ③ 費用・負担の程度
 - ④ 事務・事業規模
 - ⑤ 財政・財務状況

基本方針改定を受け、国土交通省では**当事者団体への複数回のヒアリングを実施**するとともに、**当事者団体・所管事業者団体を含めた意見交換会を開催し、パブリックコメント（1ヶ月間）を経て、国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針（「国土交通省対応指針」）を改定・公表。**

国土交通省対応指針の構成

今次改正のポイント

【本文】

一．趣旨

二．障害を理由とする不当な差別的取扱い及び合理的配慮の基本的な考え方

三．障害を理由とする不当な差別的取扱い及び合理的配慮の具体例

四．事業者における相談体制の整備

五．事業者における研修・啓発

【別紙】

（国土交通省所管事業のうち、当事者の利用が多く見込まれるもの※について、それぞれの具体例を記載）

※不動産業、設計等業、鉄道事業、一般乗合旅客自動車運送業、一般乗用旅客自動車運送業、対外旅客定期航路事業、国内旅客船業、航空運送業、航空旅客ターミナル施設事業、旅行業

- 社会的障壁を解消するための手段（車椅子、補助犬その他の支援機器等）の利用等を理由として行われる不当な差別的取扱いも、障害を理由とする不当な差別的取扱いに該当する旨、追記
- 建設的対話・相互理解の重要性について、追記 等

- コミュニケーションの手段として、代筆、IT機器（タブレット等による図や絵）の活用を追記

- 事業者における研修・啓発において、内閣府のポータルサイトを参考とすることを追記

- 当事者団体及び事業者団体のヒアリングを通して、具体例を拡充するとともに、**対象業種を追加**（不動産管理業等・予報業務）