第 13 回　移動等円滑化評価会議

日時：令和７年３月５日（水）14:00～16:00
場所：ハイブリッド開催（事務局：合同庁舎２号館地下１階　第２会議室Ａ・Ｂ）

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 移動等円滑化の進展状況について
② 第 12 回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況
③ 国土交通省等におけるバリアフリー関係の取組事例について
④ その他

５．閉会

≪配付資料≫

資料１　　移動等円滑化評価会議　委員名簿
資料２　　移動等円滑化評価会議等の概要
資料３―１　基本方針に定める新たな移動等円滑化の目標達成状況
資料３－２　ハード・ソフト取組計画の公表状況
資料４　　第 12 回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況
資料５　　国土交通省におけるバリアフリー関係の取組事例について
参考資料　　国土交通省等における最近の主な取組

資料１

第 13 回　移動等円滑化評価会議　委員名簿

令和 7 年 3 月 5 日現在

秋山　哲男	中央大学研究開発機構　教授
髙橋　儀平	東洋大学　名誉教授
新田　保次	大阪大学　名誉教授
阿部　一彦	社会福祉法人 日本身体障害者団体連合会 会長
安藤　光徳	公益社団法人 認知症の人と家族の会 理事
今村　　登	特定非営利活動法人 全国自立生活センター協議会 政策委員会委員長
大竹　浩司	一般財団法人 全日本ろうあ連盟 理事
大濱　　眞	公益社団法人 全国脊髄損傷者連合会 代表理事
大藪　定信	公益財団法人 全国老人クラブ連合会 政策委員会幹事
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
大日方邦子	一般社団法人 日本パラリンピアンズ協会 理事
木村たま代	主婦連合会 国際規格化推進マネージャー
倉本雅代子	全国重症心身障害児（者）を守る会 政策委員
グリズデイル　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
佐藤　　聡	特定非営利活動法人 DPI 日本会議 事務局長
橋井　正喜	社会福祉法人 日本視覚障害者団体連合 副会長
藤井　克徳	特定非営利活動法人 日本障害者協議会 代表
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 兼 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
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 情報文化部員
藤倉　茂起	川崎市 副市長
佐々木　亮	三沢市 副市長
小玉　　真	東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 モビリティ戦略部門 企画戦略ユニットリーダー
山下　直輝	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当課長
久保　聡志	西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 CS 戦略部 担当部長
西尾　佳章	一般社団法人 日本民営鉄道協会 運輸調整部長
高橋　芳則	公益社団法人 日本バス協会 常務理事
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
浅沼　　卓	一般社団法人 日本旅客船協会 常務理事
尾崎　　綾	定期航空協会 次長
日巻　博文	一般社団法人 全国空港事業者協会 常務理事
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 日本ビルヂング協会連合会 常務理事

（敬称略）

資料２

移動等円滑化評価会議等の概要

移動等円滑化評価会議等の概要

- 平成30年改正バリアフリー法において、高齢者、障害者等の当事者等が参画する会議を設置し、定期的にバリアフリー化の進展の状況を把握し、評価することが定められた。
- 平成31年２月に第１回評価会議開催以降、これまで12回開催するとともに、全国10ブロックにおいて「地域分科会」を開催。
- 高齢者、障害者等の様々な特性に応じたニーズや意見を適切に把握するため、「特性に応じたテーマ別意見交換会」を開催。

移動等円滑化評価会議

本省において、全国の高齢者・障害者等当事者団体、公共交通事業者、施設設置管理者、学識経験者、行政機関、地方公共団体等が一同に会す会議を開催し、バリアフリー化の進展状況の把握・評価を行う。

＜これまでの開催状況＞

第１回：平成３１年２月２６日開催
第２回：令和　元年９月３０日開催
第３回：令和　２年３月１７日開催（書面開催）
第４回：令和　２年９月２８日開催
第５回：令和　３年３月１７日開催（オンライン開催）
第６回：令和　３年９月２９日開催（オンライン開催）
第７回：令和　４年３月２５日開催（オンライン開催）
第８回：令和　４年９月２９日開催（オンライン開催）
第９回：令和　５年３月２８日開催（オンライン開催）
第10回：令和　５年９月２８日開催（オンライン開催）
第11回：令和　６年３月２９日開催（オンライン開催）
第12回：令和　６年９月６日開催（オンライン開催）

**障害者等のニーズを
きめ細やかに把握・収集**

特性に応じたテーマ別意見交換会

- 本省（事務局）において、様々な障害特性等に応じた課題を適切に把握するため、各当事者団体等との「特性に応じたテーマ別意見交換会」を開催している。

地域分科会（全国10ブロック）等

- 全国10ブロックにおいて「移動等円滑化評価会議　地域分科会」を開催し、地域特性に応じたバリアフリー化の進展状況の評価等を行う。
- 北海道から沖縄の各地域において、令和元年度から現在までに年に１回開催している。
- また、地域のニーズをより詳細に把握するため、障害当事者団体等が参画する「現地視察」や「意見交換会」等を開催している。

評価会議においてＰＤＣＡサイクルをまわすことで、バリアフリー施策のスパイラルアップを図り、全国のバリアフリー水準の底上げを図る。

資料３－１

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針･基本構想
- 心のバリアフリー

バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について（R3策定時点）

国土交通省

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

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要（2023年度末）１／３

国土交通省

● バリアフリー法に基づく基本方針に定められた2025年度までの**第3次整備目標の達成状況（2023年度末）は下記のとおり**。

（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）	2023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 ・その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ・高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める ・駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットホームと車両乗降口の段差・隙間の縮小を進める
		視覚障害者誘導用ブロック※2	約38%	約45%	原則 100%	
		案内設備※3	約75%	約77%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約92%	約92%	原則 100%	
	ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数		2,192番線（334番線）	2,647番線（559番線）	3,000番線（800番線）	・カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数（内数表記）
	鉄軌道車両		約49%	約60%※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79%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約71%	約72%	原則 100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約64%	約71%※5	約80%	
		リフト付きバス（適用除外車両）	約6%	約9%※5	約25%	・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
		空港アクセスバス※8	約32%	約41%※5	約50%	
	貸切バス車両		1,066台	1,229台	約2,100台	

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要（2023年度末）２／３

国土交通省

2025年度末までの目標			2020年度末（参考値）	2023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		41,464台	52,553台※5	約90,000台	
		ユニバーサルデザインタクシーの割合	-	約9%※5※9【別紙参照】	100%	• 各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする
旅客船	2,000人以上/日の旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消※1	100%	約94%	原則 100%	• 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 • その他、地域の実情にかんがみ、利用者のみならず利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	約82%	原則 100%	
		案内設備※3	約89%	約65%	原則 100%	
		障害者用トイレ※4	約89%	約94%	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58%※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%	100%	原則 100%	• その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック※2	100%	約98%	原則 100%	
		案内設備※3	100%	約95%	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%※11	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%※11	約60%	
		便所	約62%	約63%※11	約70%	

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要（2023年度末）３／３

国土交通省

2025年度末までの目標		2020年度末（参考値）	2023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75%【P】	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2,000m²未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進 • 公立小学校等については、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	44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	325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22%	約50%	• 移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する
	高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合※10	約82%	約81%	原則 100%	

※1　バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第４条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）及び鉄軌道駅に限っては公共交通移動等円滑化基準第18条の2への適合をもって算定。
※2　バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第９条への適合をもって算定。
※3　バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第10条～12条への適合をもって算定。
※4　バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。また、トイレを設置している施設における割合。
※5　各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。
※6　2020年４月に施行された新たなバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを１列車につき２か所以上とすること等を義務付け）への適合状況。
※7　2020年４月に施行された新たなバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを１列車につき２か所以上とすること等を義務付け）への適合状況（50%程度と想定）を踏まえて設定。
※8　１日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設（指定空港（27空港））へのバス路線運行系統の総数における、バリアフリー化した車両を含む運行系統数の割合。
※9　タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合。
※10　インターネットモニターアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」による。
※11　2022年度末の値。

基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要（2023年度末）【別紙】

国土交通省

● 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
北海道	8,843	1,587	17.9%
青森	2,245	205	9.1%
岩手	1,941	72	3.7%
宮城	3,478	293	8.4%
秋田	1,001	41	4.1%
山形	1,140	99	8.7%
福島	2,126	254	11.9%
茨城	2,411	130	5.4%
栃木	1,626	185	11.4%
群馬	1,373	84	6.1%
埼玉	5,294	1,230	23.2%
千葉	5,505	1,563	28.4%
東京	29,938	19,530	65.2%
神奈川	9,494	2,141	22.6%
山梨	814	98	12.0%
新潟	2,379	231	9.7%
富山	688	132	19.2%
石川	1,635	166	10.2%
長野	2,216	157	7.1%
福井	819	94	11.5%
岐阜	1,665	250	15.0%
静岡	4,301	687	16.0%
愛知	7,203	2,228	30.9%
三重	1,059	132	12.5%

都道府県	総車両数※	UDタクシー車両数	総車両数に対する割合
滋賀	1,083	82	7.6%
京都	5,634	730	13.0%
大阪	14,265	2,179	15.3%
兵庫	6,200	824	13.3%
奈良	956	75	7.8%
和歌山	1,274	112	8.8%
鳥取	535	179	33.5%
島根	934	44	4.7%
岡山	2,533	186	7.3%
広島	4,844	451	9.3%
山口	2,045	57	2.8%
徳島	912	10	1.1%
香川	1,361	62	4.6%
愛媛	1,809	88	4.9%
高知	1,011	91	9.0%
福岡	8,395	1,431	17.0%
佐賀	965	113	11.7%
長崎	2,228	139	6.2%
熊本	2,672	102	3.8%
大分	1,936	320	16.5%
宮崎	1,796	98	5.5%
鹿児島	2,801	142	5.1%
沖縄	3,453	604	17.5%
合計	**168,836**	**39,708**	**23.5%**

※ 輸送実績報告（旅客自動車運送事業等報告規則第2条の規定による報告）より。

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

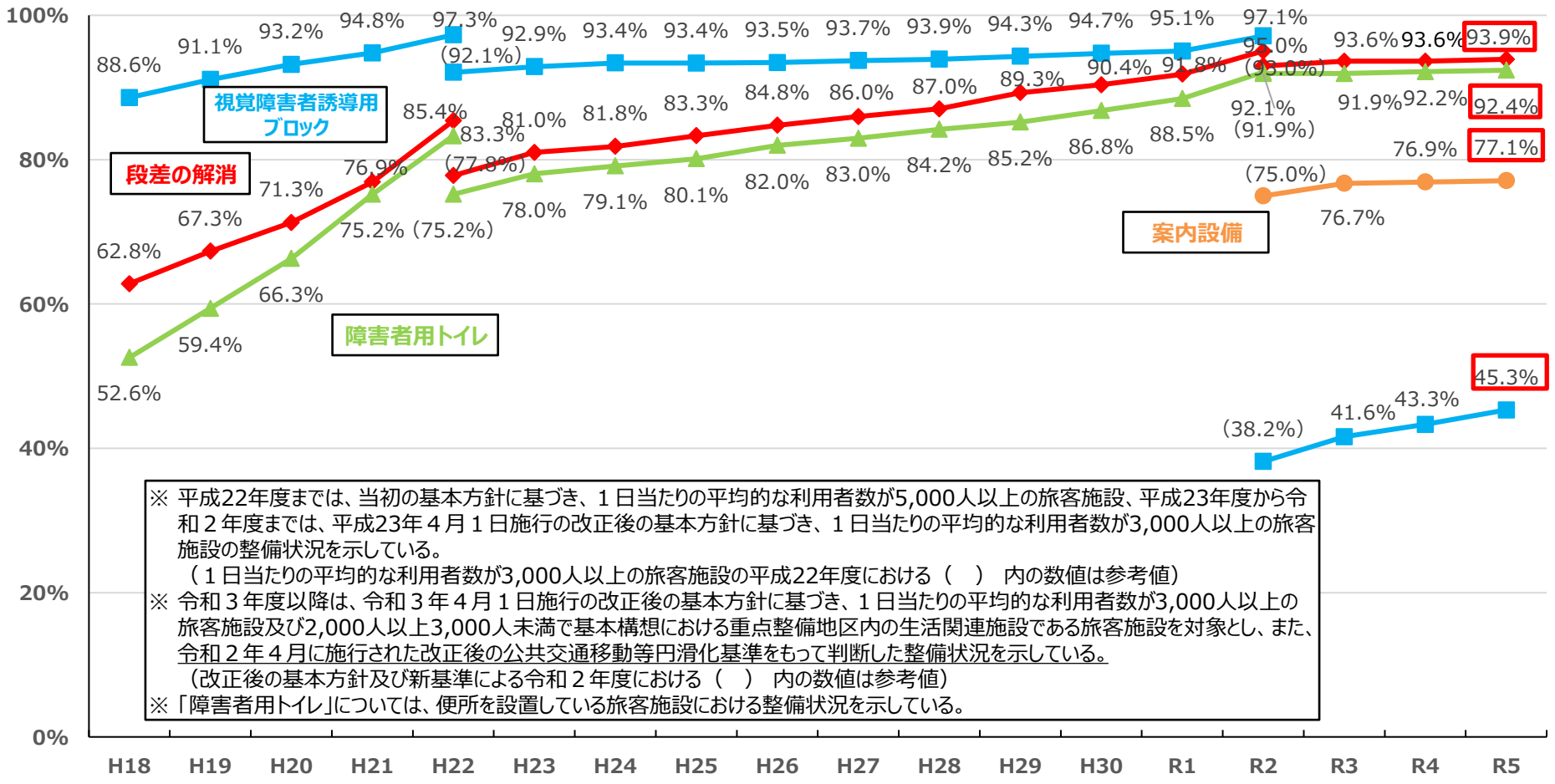
- **旅客施設**
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については地方運輸局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 北海道　（北海道）
- 東北　（青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県）
- 関東　（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県）
- 北陸信越（新潟県、長野県、富山県、石川県）
- 中部　（静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、福井県）
- 近畿　（滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県）
- 中国　（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）
- 四国　（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）
- 九州　（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）
- 沖縄　（沖縄県）

鉄軌道駅のバリアフリー化の推移（全国）

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5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45%**の達成率であった。



※ 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数が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数が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数が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数が3,000人以上の旅客施設及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である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。
（改正後の基本方針及び新基準による令和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。

（公共交通移動等円滑化実績等報告による）（年度）

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	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総施設数	102	107	1,534	73	431	904	132	22	227	14	3,546
(うちトイレ設置駅数)	88	102	1,472	62	392	873	85	18	197	14	3,303
段差の解消（駅数）	89	101	1,479	59	395	866	113	18	197	14	3,331
総施設数に対する割合	87.3%	94.4%	96.4%	80.8%	91.6%	95.8%	85.6%	81.8%	86.8%	100%	93.9%
視覚障害者誘導用ブロック（駅数）	97	47	741	35	166	278	72	11	158	2	1,607
総施設数に対する割合	95.1%	43.9%	48.3%	47.9%	38.5%	30.8%	54.5%	50.0%	69.6%	14.3%	45.3%
案内設備	99	43	1,350	28	355	664	49	8	125	14	2,735
総施設数に対する割合	97.1%	40.2%	88.0%	38.4%	82.4%	73.5%	37.1%	36.4%	55.1%	100%	77.1%
障害者用トイレの設置（駅数）	85	96	1,411	52	343	817	66	16	152	14	3,052
うちトイレ設置駅数に対する割合	96.6%	94.1%	95.9%	83.9%	87.5%	93.6%	77.6%	88.9%	77.2%	100%	92.4%

※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）

鉄軌道駅のバリアフリー化の推移に係る分析

国土交通省

現状の分析

- 令和４年度から５年度にかけて、各対象施設の進捗状況は以下の通り。
  - 段差解消：0.3%増（93.6→93.9%）
  - 視覚障害者誘導用ブロック：2.0%増（43.3→45.3%）
  - 障害者用トイレ：0.2%増（92.2→92.4%）
  - 案内設備：0.2%増（76.9→77.1%）
- なお、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。
- 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年度までに目標は達成しない見込み**である。
- **これは、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。

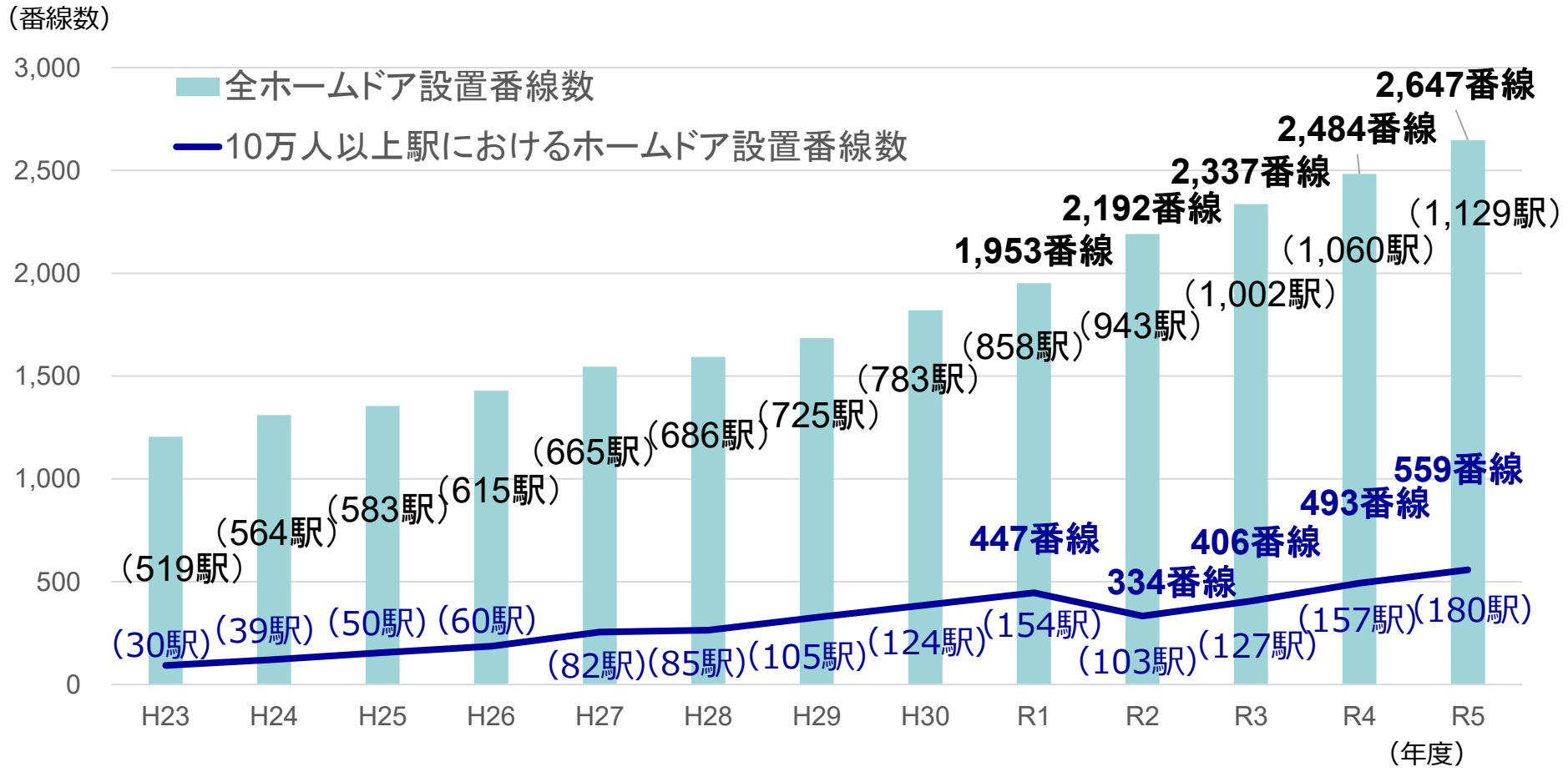
今後の取組

- ✓ **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７年１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（R7年度予算案）】
・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額152.6億円の内数（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20.6億円の内数（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45.3億円の内数（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209.1億円の内数（補助率：1/3）
・公共交通利用環境の革新等：観光庁予算額6.7億円の内数（補助率：1/3又は1/2）

ホームドア設置番線数（駅数）の推移

ホームドアについては、令和7年度までに、**鉄軌道駅全体で3,000番線**、うち、**平均利用者数が1日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5年度末までに、**鉄軌道駅全体では2,647番線**、**平均利用者数が1日10万人以上の鉄軌道駅では559番線**の達成状況であった。



※1　平成30年度以前はホームドア設置番線数を集計していないため、グラフの高さは駅数から推計
※2　新型コロナウィルスの影響により、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。

ホームドア設置番線数（駅数）の推移に係る分析

国土交通省

現状の分析

- ホームドアについては、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**という目標となっている。
- **ホームドアの整備は順調に進んでおり、鉄軌道駅全体では、前年度より163 番線増加し、2647番線、平均利用者数1日10万人以上の鉄軌道駅では、前年度より66番線増加し、559番線**となっている。
- **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、これまでの推移を考慮すると、令和７年度までに**目標は概ね達成できる見込み**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、目標達成が難しい状況である。これは、新型コロナウイルスの影響前の水準まで鉄道利用者数が回復しておらず、対象となる平均利用者数１日10万人以上の鉄軌道駅の数が令和元年度285駅に対し令和５年度235駅となっているため**である。

今後の取組

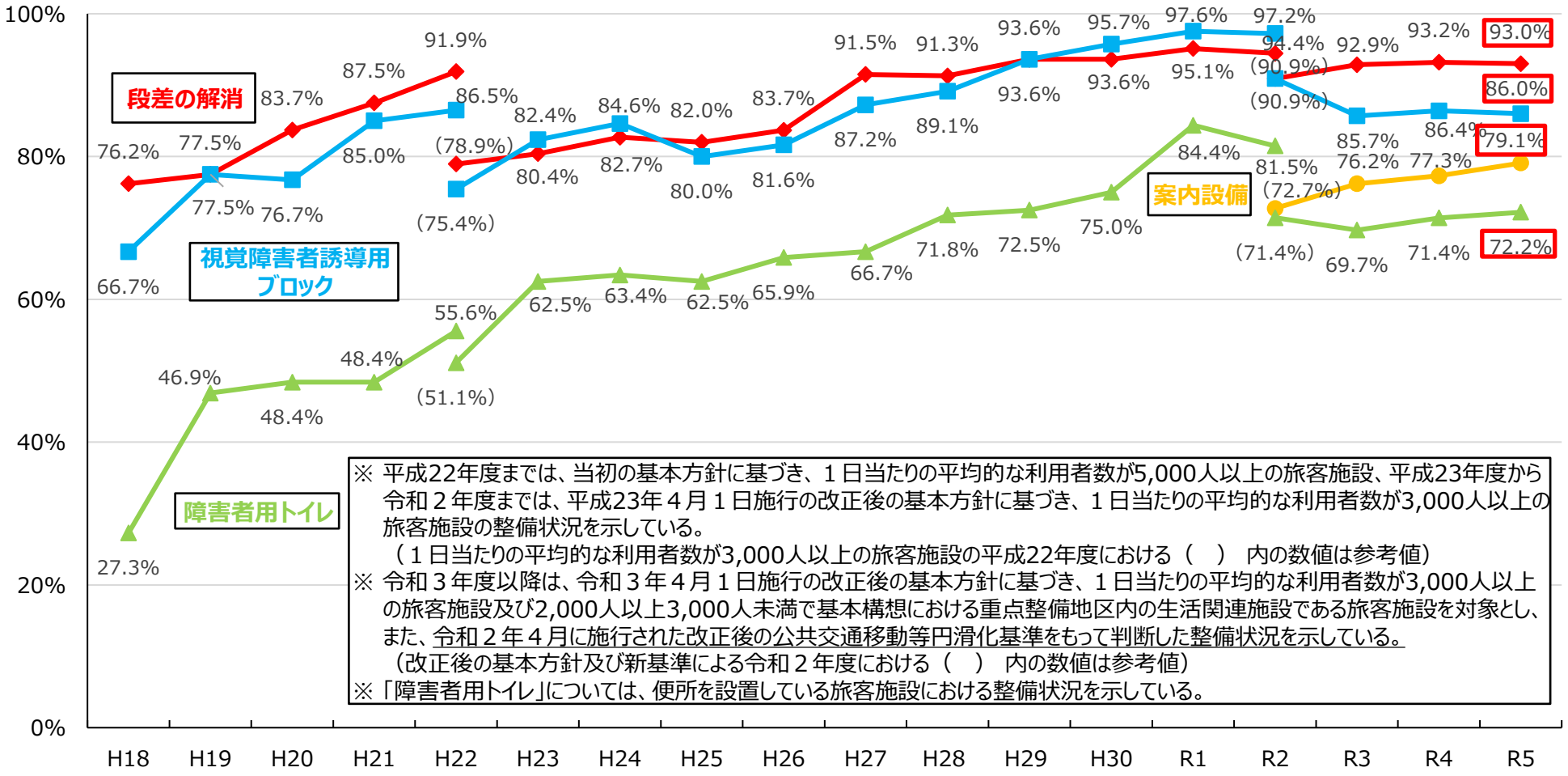
- ✓ **令和３年12月に鉄道駅バリアフリー料金制度を創設**するとともに、**令和４年度より、地方部における支援措置の重点化**として、市町村が作成するバリアフリー基本構想に位置付けられた鉄道駅のホームドア整備について、**補助率を最大1/3から最大1/2に拡充**した。
- ✓ **都市部では本料金制度（令和７年１月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄軌道駅のホームドア整備を加速していく**。

【ホームドアの更なる整備促進に関する予算（R７年度予算案）】
・都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)：予算額152.6億円の内数（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20.6億円の内数（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45.3億円の内数（補助率： 1/3又は1/2 ）

バスターミナルのバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

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5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72%**、案内設備については**約79%**、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。



※ 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数が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数が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数が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数が3,000人以上の旅客施設及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である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。
（改正後の基本方針及び新基準による令和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。

（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

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	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
バスターミナル数	13	1	6	2	4	3	1	-	12	1	43
(うちトイレ設置ターミナル数)	11	1	2	2	4	2	1	-	12	1	36
段差の解消（施設数）	11	1	6	2	4	3	1	-	11	1	40
割合	84.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	91.7%	100.0%	93.0%
視覚障害者誘導用ブロック（施設数）	11	1	5	2	4	2	1	-	10	1	37
割合	84.6%	100.0%	83.3%	100.0%	100.0%	66.7%	100.0%	-	83.3%	100.0%	86.0%
案内設備（施設数）	8	-	6	-	4	3	1	-	11	1	34
割合	61.5%	-	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	-	91.7%	100.0%	79.1%
障害者トイレの設置（施設数）	4	1	1	2	4	2	1	-	10	1	26
割合	36.4%	100.0%	50.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	83.3%	100.0%	72.2%

バスターミナルのバリアフリー化の推移に係る分析

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４年度から令和５年度にかけて**0.2%減少**
  - 視覚障害者誘導ブロック　：令和４年度から令和５年度にかけて**0.4%減少**
  - 案内設備　：令和４年度から令和５年度にかけて**1.8%増加**
  - 障害者用トイレ　：令和４年度から令和５年度にかけて**0.8%増加**
- 令和５年度の各項目の実績値は、新型コロナウイルスの影響が徐々に収束し、利用者増による集計対象となる総施設数が増加した一方、大規模改修等のため休廃止するバスターミナルがあるなど、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

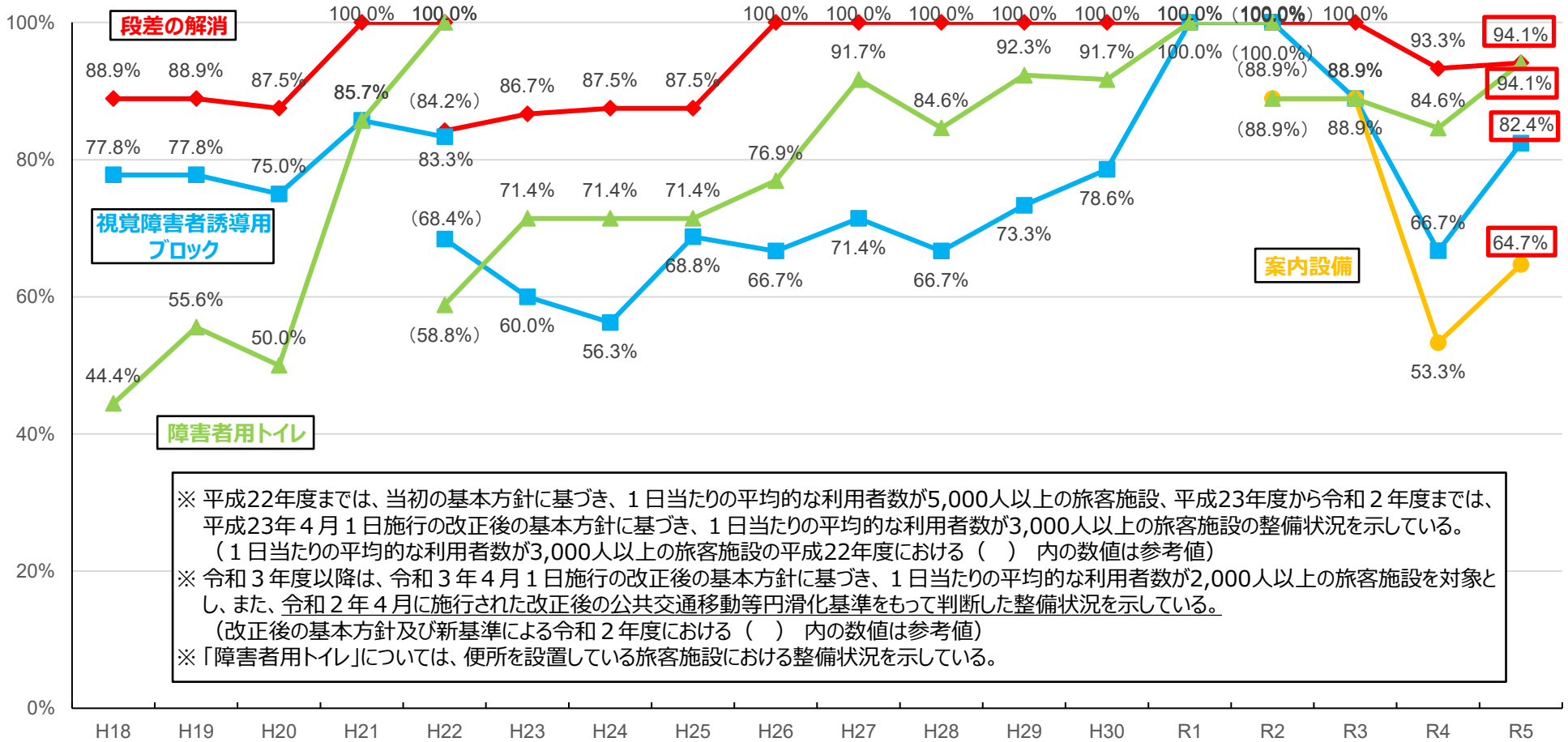
- ✓ 新型コロナウイルスの影響により減少していたバスターミナルの利用者が少しずつ回復し、インバウンド需要にて利用者が増加傾向にあることから、**各種支援制度の活用を事業者に促し**、目標達成に向けてバスターミナルのバリアフリー化の推進を図る。

【バスターミナルのバリアフリー化に関する予算（Ｒ７年度予算案）】
・地域公共交通確保維持改善事業：209.1億円（補助率：1/3）
※そのほか、地域公共交通関係の令和６年度補正予算326億円の内数も活用

旅客船ターミナルのバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

平均利用者数が2,000人/日以上の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5年度末までに、段差の解消については**約94%**、視覚障害者誘導用ブロックについては**約82%**、案内設備については**約65%**、障害者用トイレについては**約94%**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数が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数が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数が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数が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。
（改正後の基本方針及び新基準による令和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。

（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

旅客船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	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
旅客船ターミナル数	-	1	2	2	1	-	4	1	5	1	17
(うちトイレ設置ターミナル数)	-	1	2	2	1	-	4	1	5	1	17
段差の解消（施設数）	-	1	2	2	0	-	4	1	5	1	16
割合	-	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	94.1%
視覚障害者誘導用ブロック（施設数）	-	1	2	2	0	-	3	1	4	1	14
割合	-	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	-	75.0%	100.0%	80.0%	100.0%	82.4%
案内設備（施設数）	-	0	2	0	0	-	3	1	4	1	11
割合	-	0.0%	100%	0.0%	0.0%	-	75.0%	100.0%	80.0%	100.0%	64.7%
障害者トイレの設置（施設数）	-	1	2	2	0	-	4	1	5	1	16
割合	-	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	94.1%

旅客船ターミナルのバリアフリー化の推移に係る分析

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５年度実績で達成率がそれぞれ**94.1%**、**82.4%**、**64.7%**及び**94.1%**と目標の達成に向け引き続き努力が必要である。
- **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

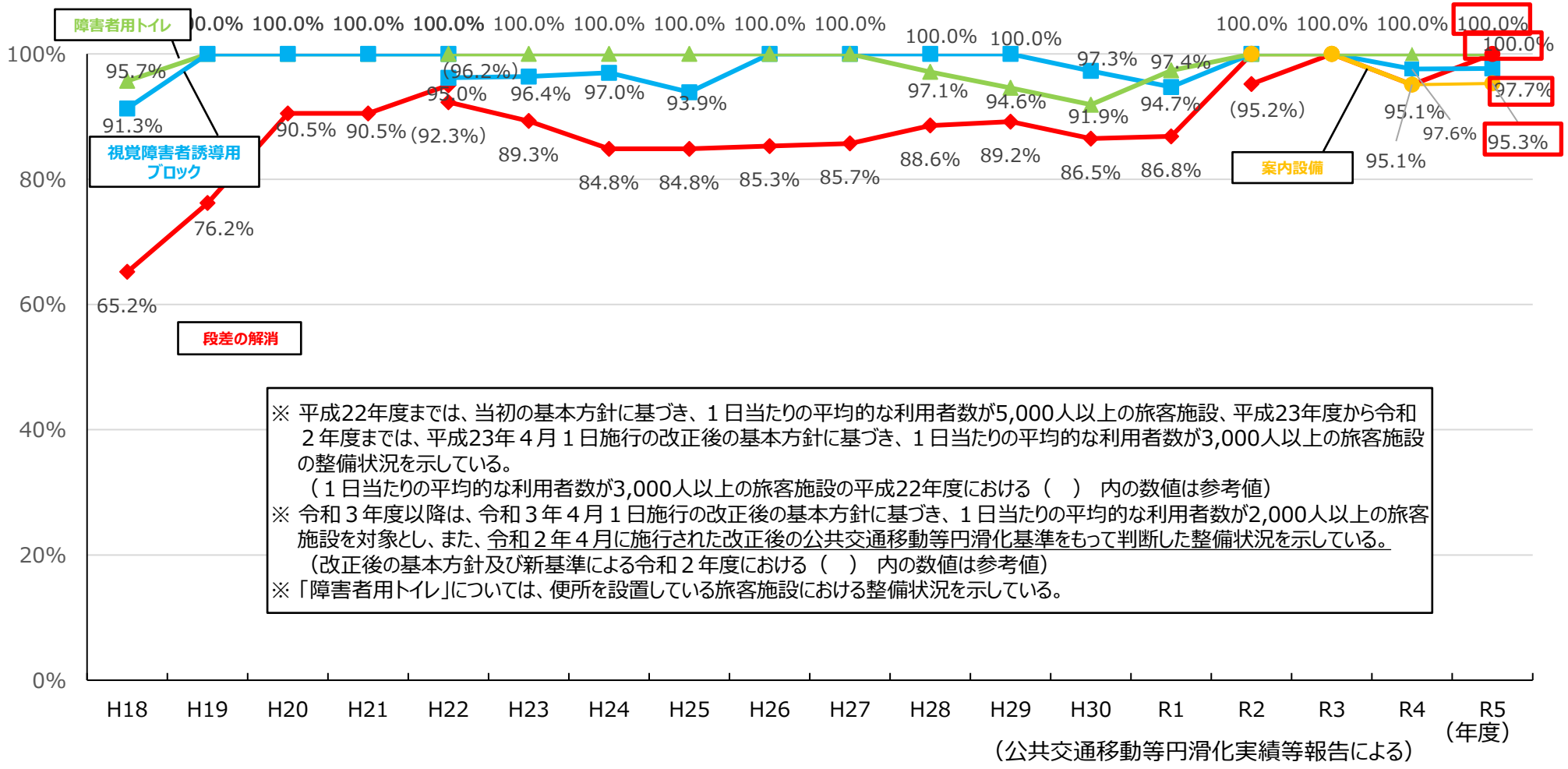
- ✓ **新たに集計対象となった施設の施設設置管理者に対して周知**することで、旅客船ターミナルのバリアフリー化を推進するとともに、ハード面の対応が未達成の施設でのソフト対策の充実化を進める。

【旅客船ターミナルのバリアフリー化に向けた予算（R７年度予算案）】
・港湾機能高度化施設整備費補助：港湾整備事業2,456億円の内数（補助率：1/2以内）

航空旅客ターミナルのバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

平均利用者数が2,000人/日以上の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5年度末までに、段差の解消及び障害者用トイレについては**約100%**、視覚障害者誘導用ブロックについては**約98%**、案内設備については**約95%**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数が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数が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数が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数が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。
（改正後の基本方針及び新基準による令和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。

（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

航空旅客ターミナル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	関東	北陸信越	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	7	2	3	4	3	4	9	3	43
(うちトイレ設置ターミナル数)	5	3	7	2	3	4	3	4	9	3	43
段差の解消（施設数）	5	3	7	2	3	4	3	4	9	3	43
総施設数に対する割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
視覚障害者誘導用ブロック（施設数）	5	3	7	2	3	4	3	4	8	3	42
総施設数に対する割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	88.9%	100%	97.7%
案内設備	5	3	7	1	3	4	3	4	8	3	41
総施設数に対する割合	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	100%	88.9%	100%	95.3
障害者トイレの設置（施設数）	5	3	7	2	3	4	3	4	9	3	43
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%

航空旅客ターミナルのバリアフリー化の推移に係る分析

国土交通省

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５年度実績においては、同目標に照らして案内設備が95.3%、視覚障害者誘導用ブロックが97.7%であるものの、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引き続き、**各航空旅客ターミナル事業者に対して、働きかけを行っていく。**

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

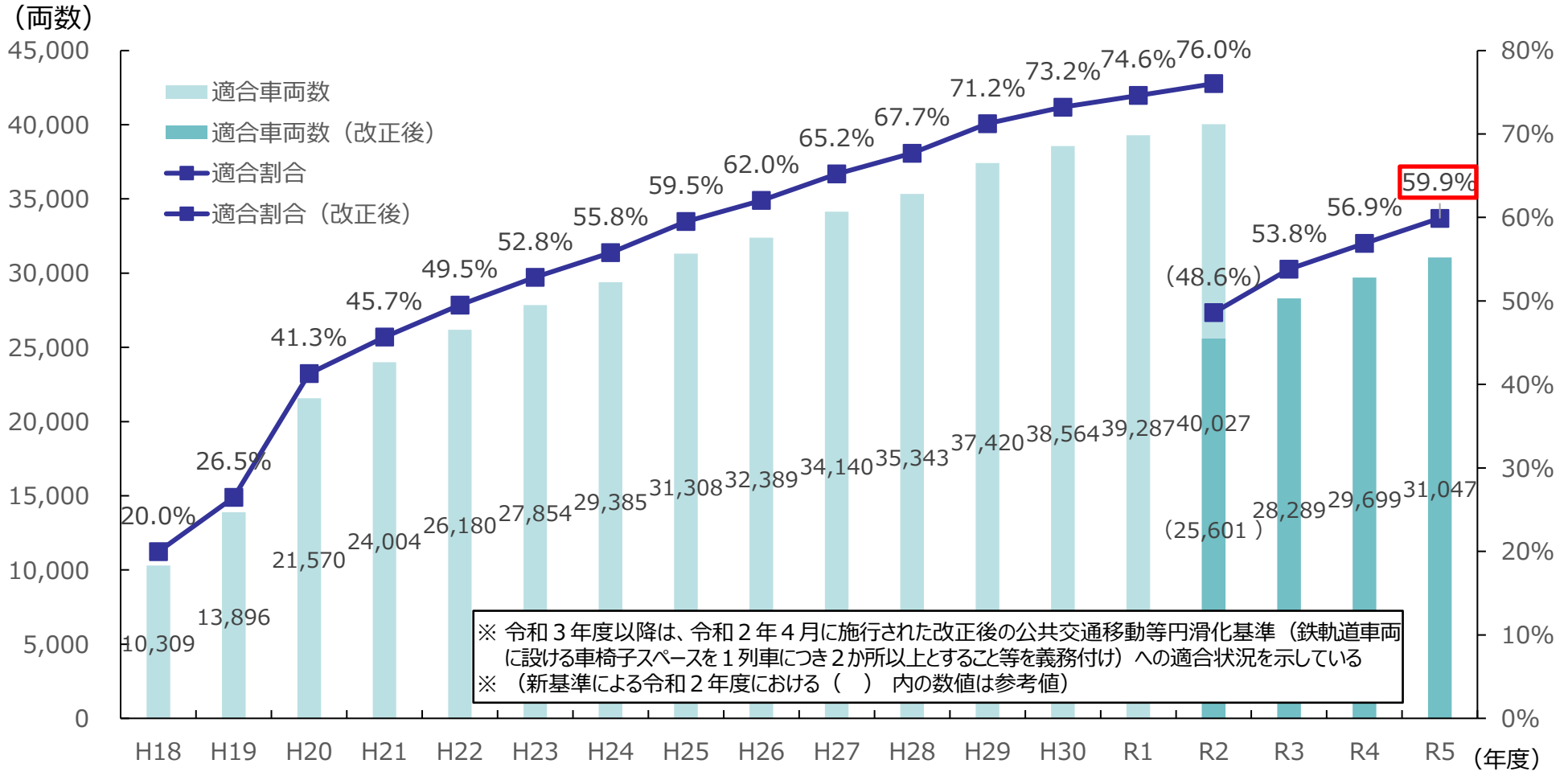
- 旅客施設
- **車両等**
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については地方運輸局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- 北海道　（北海道）
- 東北　（青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県）
- 関東　（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県）
- 北陸信越（新潟県、長野県、富山県、石川県）
- 中部　（静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、福井県）
- 近畿　（滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県）
- 中国　（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）
- 四国　（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）
- 九州　（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）
- 沖縄　（沖縄県）

鉄軌道車両のバリアフリー化の推移（全国）

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5年度末までに、**約60%**においてバリアフリー化を実施済みである。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

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	関東	北陸信越	中部
総数	1,375	314	26,237	526	5,811
基準適合車両※	615	162	21,115	244	2,572
総数に対する割合	44.7%	51.6%	80.5%	46.4%	44.3%

（目標値：約70%／2025年度末）	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	13,944	569	664	2,386	42	51,868
基準適合車両※	5,327	197	203	570	42	31,047
総数に対する割合	38.2%	34.6%	30.6%	23.9%	100.0%	59.9%

※ 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。

鉄軌道車両のバリアフリー化の推移に係る分析

現状の分析

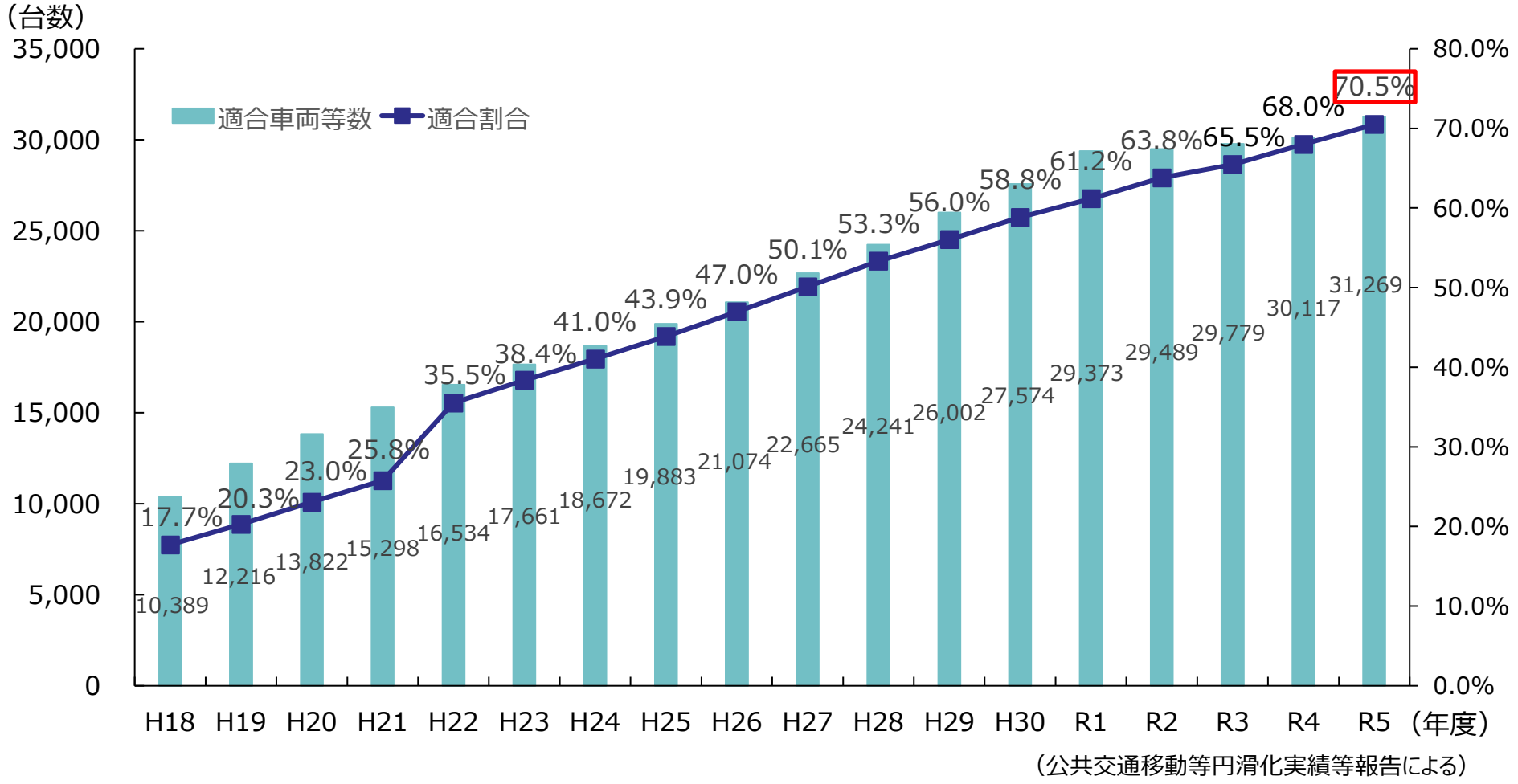
- 鉄軌道車両のバリアフリー基準への適合割合は、**令和２年４月の基準改正（車いすスペースを１列車に１以上から、４両編成以上の列車では１列車に２以上に改正）**により、令和２年度までの適合割合に比べ大きく減少しているが、令和２年度から令和５年度にかけては年平均約3.8 %増加しており、順調に推移している。
- 令和６年度以降もこの平均増加量（約3.8 %）で推移した場合、令和７年度時点で約68%となり、**目標年度において目標値（約70%）にわずかに届かないものの、概ね達成できる想定**。

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5年度末において**約71%の導入状況**となっている。

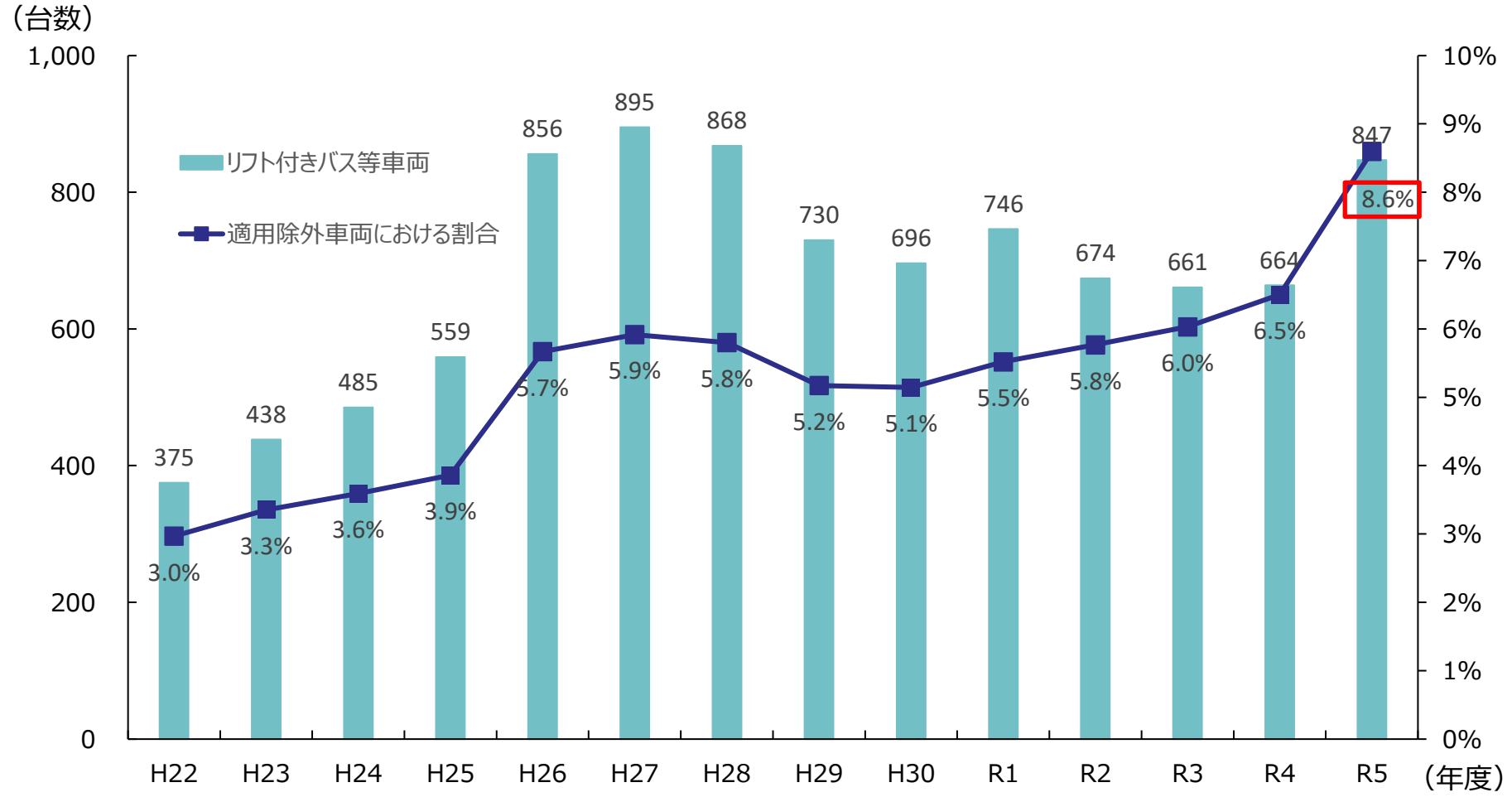


（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

乗合バス車両（リフト付きバス等）の導入の推移（全国）

国土交通省

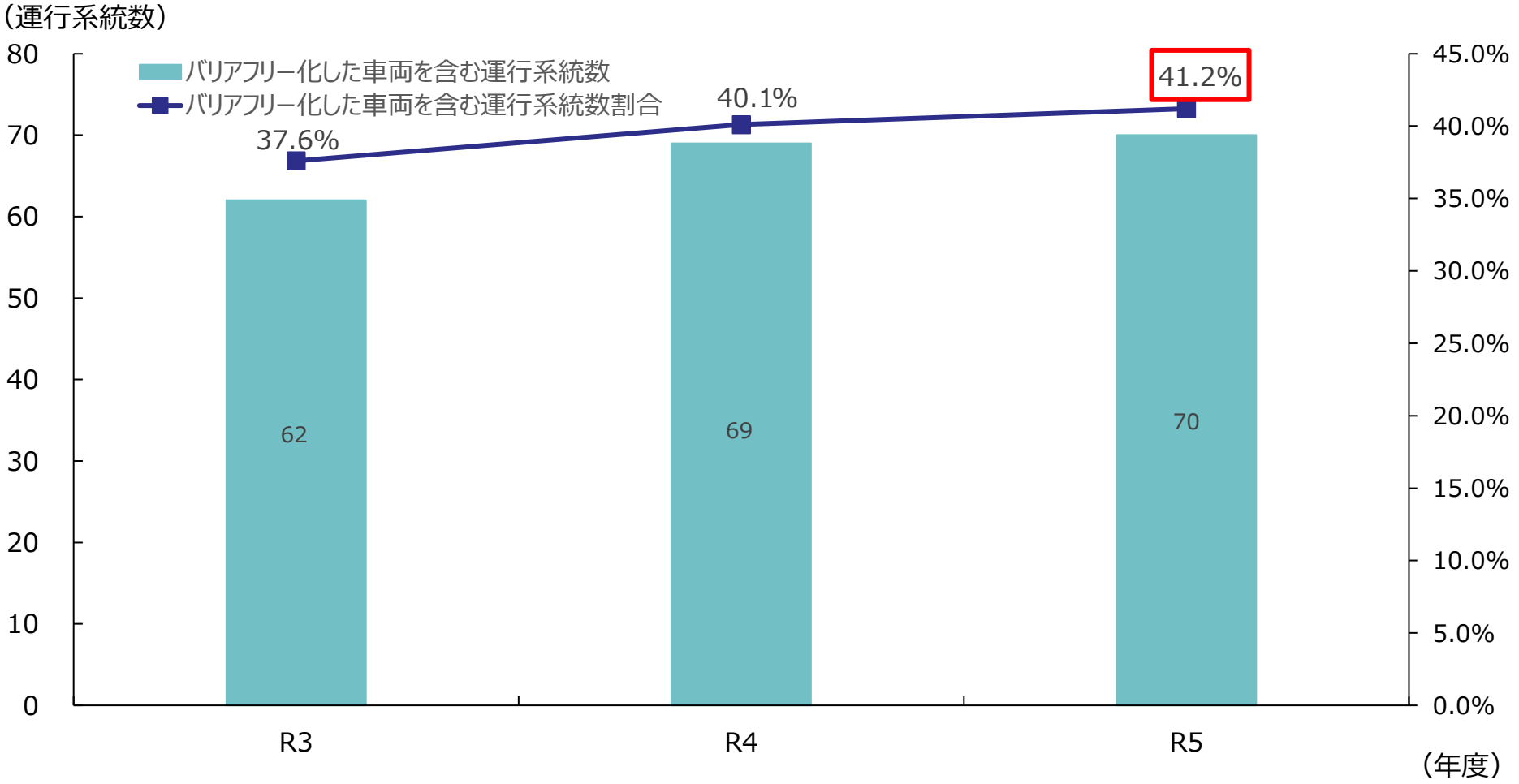
バス車両のうち適用除外認定車両については、令和7年度までに、その**約25%に当たる約2,500台**をリフト付き又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施することとなっている。令和5年度末において**8.6%の導入状況**となっている。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

乗合バス車両（空港アクセスバス）の導入の推移（全国）

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5年度末において**約41%の運行状況**となっている。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

乗合バス車両の導入状況（地域別）

国土交通省

■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	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
基準適合車両数	2,464	3,186	16,026	2,111	4,281	6,971	2,590	962	5,183	562	44,336
ノンステップバス車両数	1,413	1,944	13,291	1,128	3,203	5,346	1,635	632	2,256	421	31,269
割合	57.3%	61.0%	82.9%	53.4%	74.8%	76.7%	63.1%	65.7%	43.5%	74.9%	70.5%

■リフト付きバス

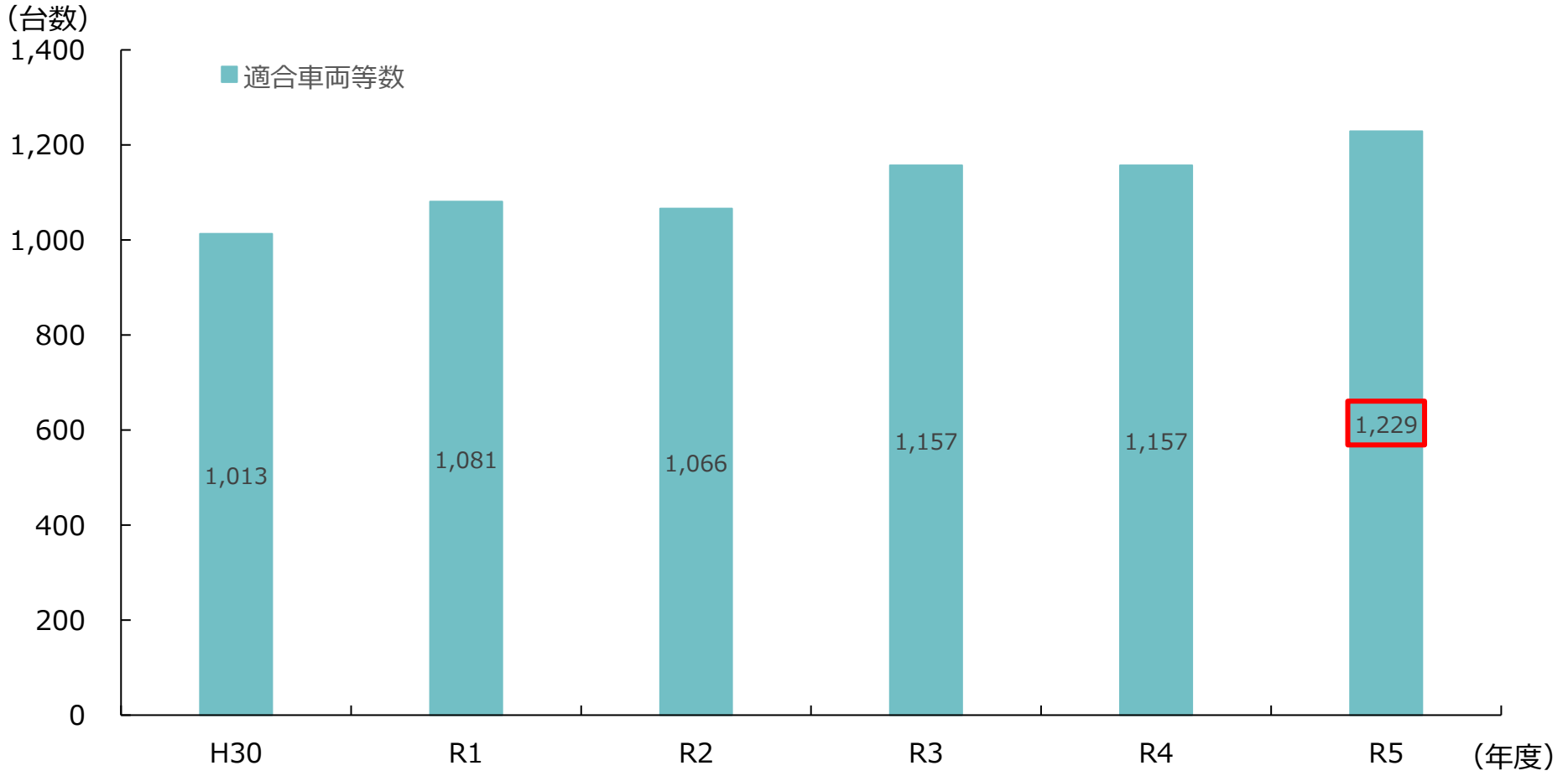
（目標値：約25%／2025年度末） ※適用除外認定車両	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
適用除外認定車両数	661	1,055	2,638	725	656	1,341	688	536	1,379	217	9,896
リフト付きバス等車両数	55	41	429	17	95	80	41	10	65	14	847
割合	8.3%	3.9%	16.3%	2.3%	14.5%	6.0%	6.0%	1.9%	4.7%	6.5%	8.6%

■空港アクセスバス

（目標値：約50%／2025年度末）	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
運行系統の総数	24	3	9	5	6	対象なし	42	21	47	13	170
バリアフリー化した車両を含む運行系統数	11	1	5	4	4	-	11	8	13	13	70
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	45.8%	33.3%	55.6%	80.0%	66.7%	-	26.2%	38.1%	27.7%	100.0%	41.2%

貸切バス車両の導入の推移（全国）

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5年度末において**1,229台の導入状況**となっている。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

貸切バス車両の導入状況（地域別）

（目標値：約2,100台／2025年度末）	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
基準適合車両	44	120	559	42	99	151	66	19	87	42	1,229

バス車両のバリアフリー化の推移に係る分析

現状の分析

- ノンステップバスについては、**毎年約2～3%ほどの増加割合で堅調な推移**を見せており、令和６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75.5%**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５年度にかけ**平均約1.8%増の推移**を見せており、令和６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44.8%**となり、目標値（約50%）にわずかに届かず、目標値は達成しない見込みである。
- 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令和２年度には99%を超える乗合バス事業者の収支状況が赤字に陥り、令和４年度においても87%が赤字に苦しむ状況となっているほか、慢性的な人手不足への対応もあり、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。

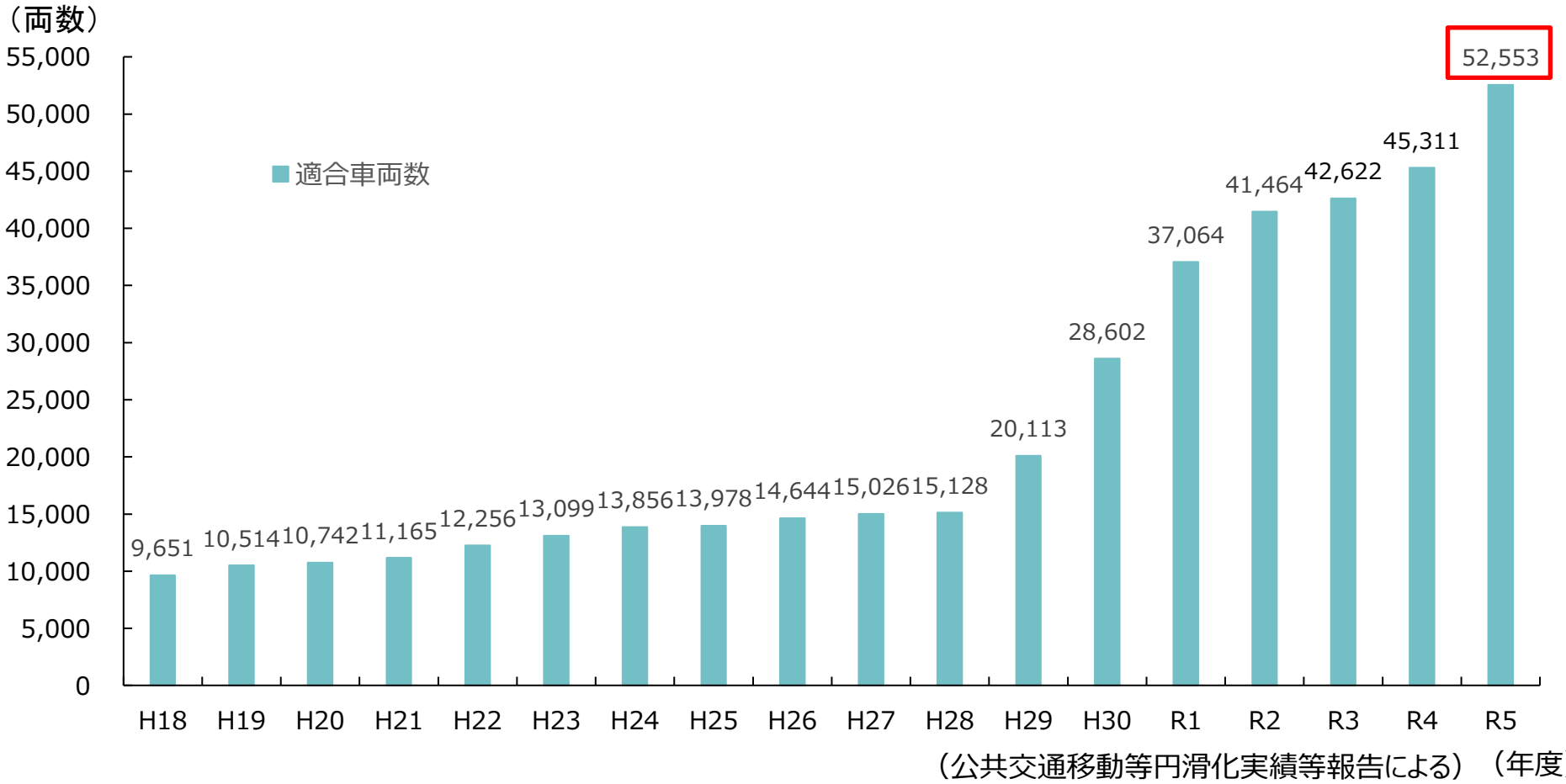
今後の取組

- ✓ 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（R７年度予算案）・税制】
・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）：209億円の内数
・地域における受入環境整備促進事業：6億円
※そのほか、地域公共交通関係の令和６年度補正予算326億円の内数も活用
・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。（自動車重量税・自動車税環境性能割）

福祉タクシーの導入の推移（全国）

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5年度末までに**52,553台の導入状況**となっている。



福祉タクシー（UDタクシー含む）のバリアフリー化の推移に係る分析

国土交通省

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、タクシー事業者は新型コロナウイルス感染症の影響等により近年の収支状況が苦しかったこともあり、投資余力が十分回復しておらず、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。

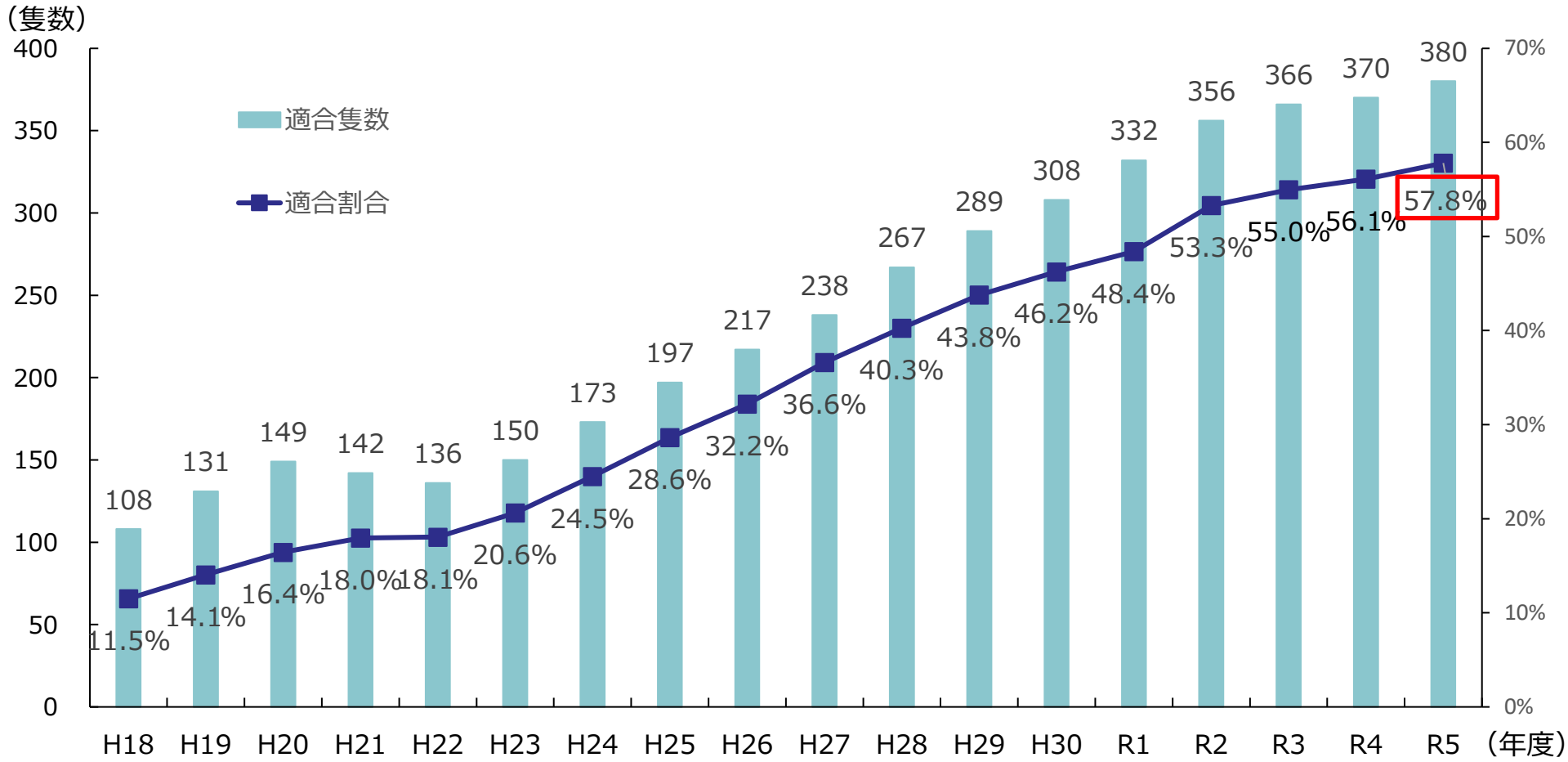
今後の取組

- ✓ 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（R7年度予算案）・税制】
・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）：209億円の内数
・地域における受入環境整備促進事業：6億円
※そのほか、地域公共交通関係の令和６年度補正予算326億円の内数も活用
・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。（自動車重量税・自動車税環境性能割）

旅客船のバリアフリー化の推移（全国）

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5年度末までに**約58%**で実施された。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

旅客船のバリアフリー状況（地域別）

①旅客船

（目標値：約60%／2025年度末）	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	27	35	51	23	65	63	105	80	164	44	657
基準適合船舶	13	19	28	8	20	37	55	64	101	35	380
割合	48.1%	54.3%	54.9%	34.8%	30.8%	58.7%	52.4%	80.0%	61.6%	79.5%	57.8%

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	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄県	合計
総数	-	9	3	5	8	-	16	10	12	21	84
基準適合船舶	-	6	3	1	7	-	5	8	9	14	53
割合	-	66.7%	100.0%	20.0%	87.5%	-	31.3%	80.0%	75.0%	66.7%	63.1%

旅客船のバリアフリー化の推移に係る分析

現状の分析

- 令和５年度の**旅客船のバリアフリー化率は57.8%となっており、前年度に比べ1.7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**。

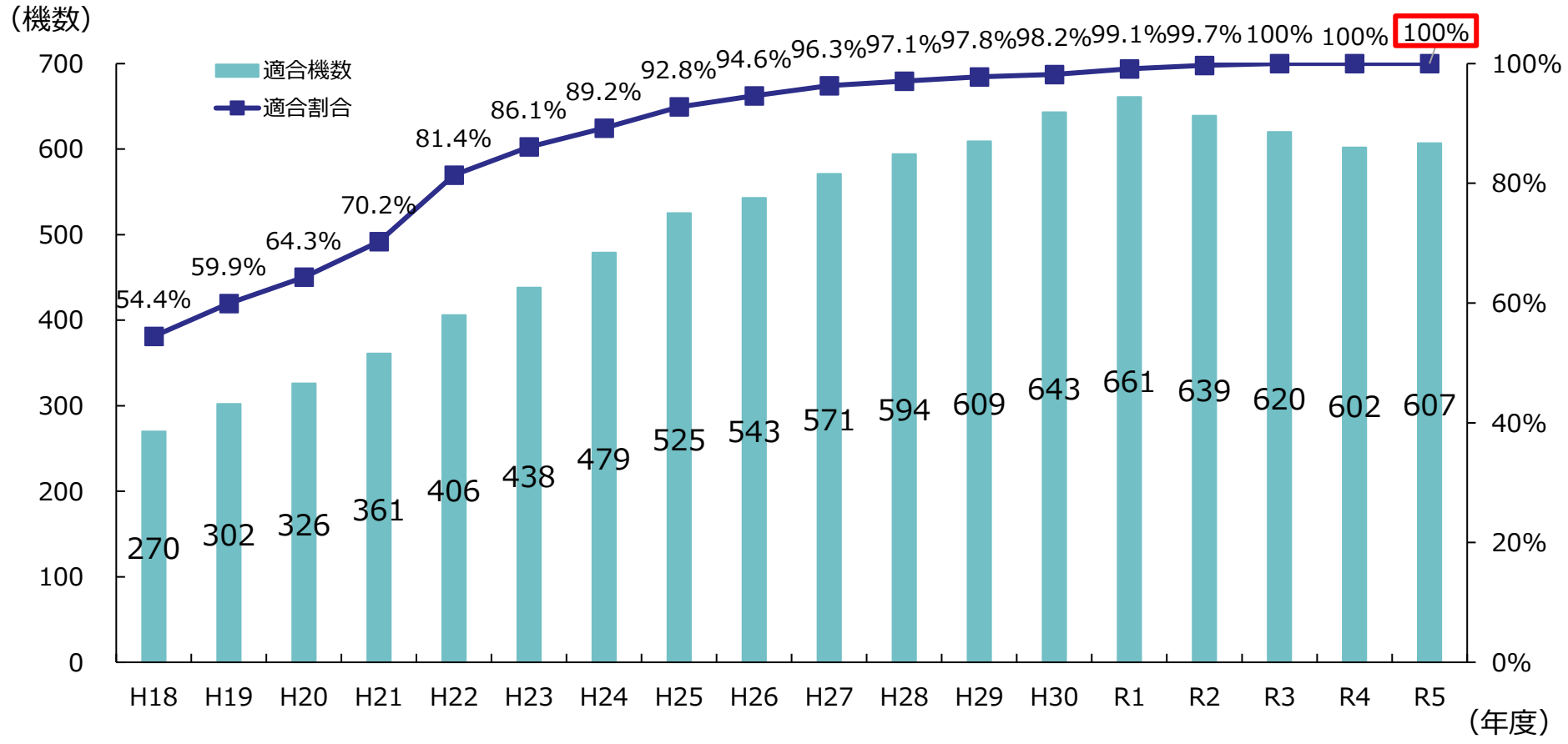
今後の取組

- ✓ 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**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（Ｒ７年度予算案）】
・地域公共交通確保維持改善事業：209億円の内数（補助率：1/3）

航空機のバリアフリー化の推移（全国）

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5年度末までに**100%が実施済み**となり、目標を達成した。



（公共交通移動等円滑化実績等報告による）

航空機のバリアフリー化の推移に係る分析

国土交通省

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。

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

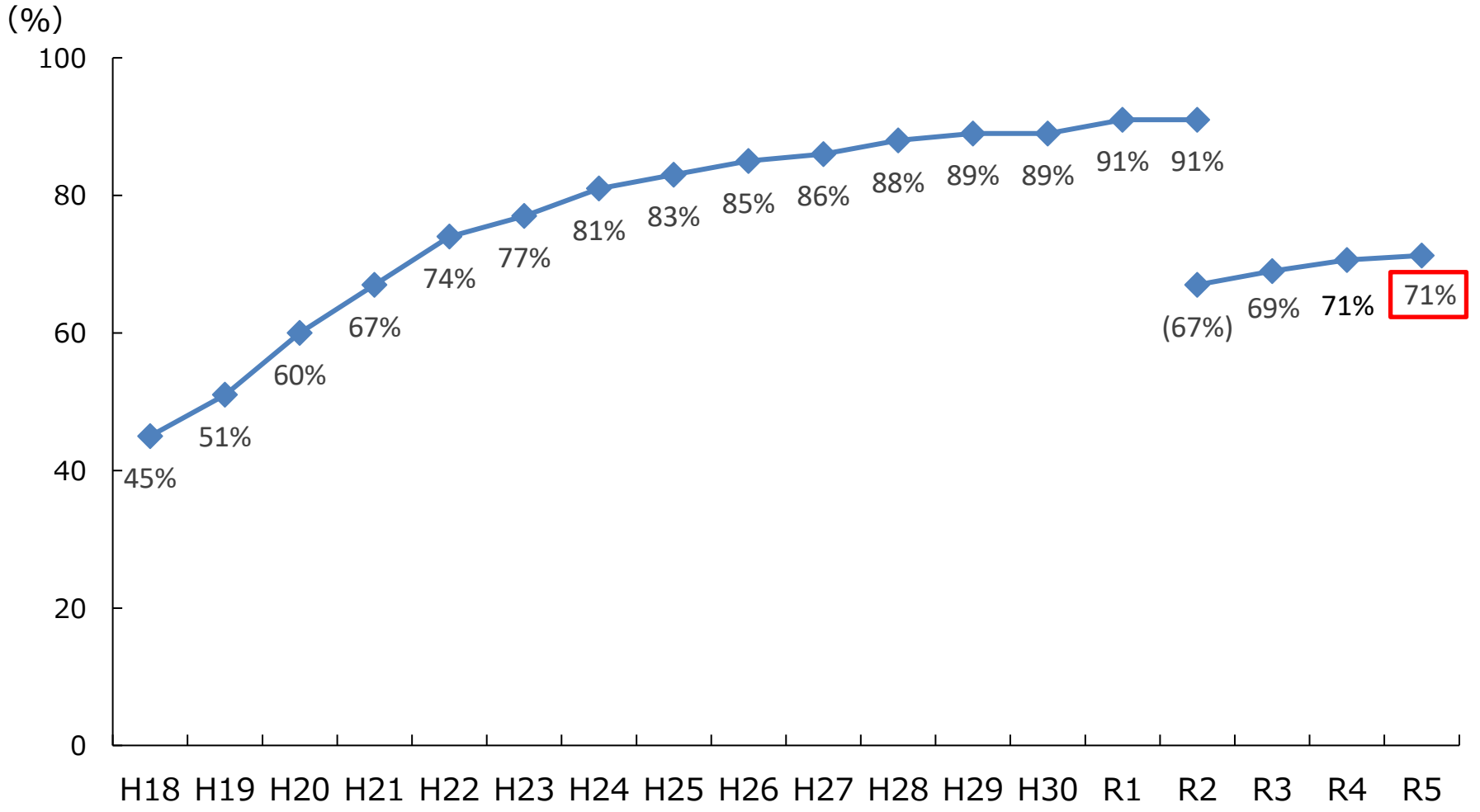
- 旅客施設
- 車両等
- **道路**
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- ●北海道　（北海道）
- ●東北　（青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県）
- ●関東　（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県）
- ●北陸　（新潟県、富山県、石川県）
- ●中部　（静岡県、愛知県、岐阜県、三重県）
- ●近畿　（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県）
- ●中国　（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）
- ●四国　（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）
- ●九州　（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）
- ●沖縄　（沖縄県）

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５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（ｋｍ）	288.3	157.7	1706.5	90.9	410.9
整備延長（ｋｍ）	263.9	133.9	1019.5	84.8	347.0
割合	92%	85%	60%	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（ｋｍ）	1100.6	177.1	81.5	403.3	28.8	4445.6
整備延長（ｋｍ）	775.4	138.9	65.0	316.0	23.8	3168.1
割合	70%	78%	80%	78%	83%	71%

（令和5年度末時点）

特定道路のバリアフリー化の推移に係る分析

現状の分析

- 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「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定した**。
- **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。
- 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５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。

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- **都市公園**
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

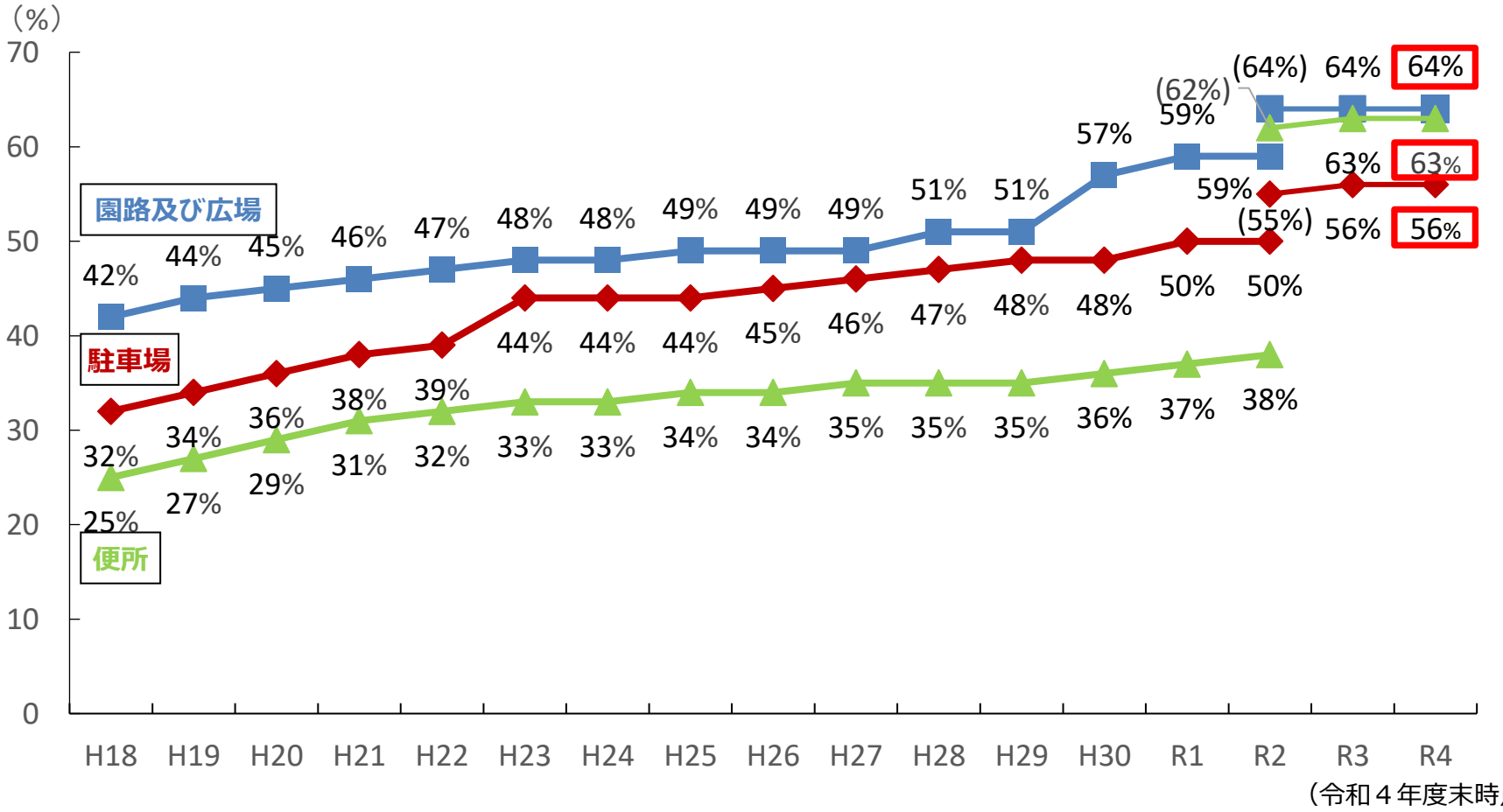
※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- ●北海道　（北海道）
- ●東北　（青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県）
- ●関東　（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県）
- ●北陸　（新潟県、富山県、石川県）
- ●中部　（静岡県、愛知県、岐阜県、三重県）
- ●近畿　（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県）
- ●中国　（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）
- ●四国　（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）
- ●九州　（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）
- ●沖縄　（沖縄県）

【参考】都市公園のバリアフリー化の推移（全国）

国土交通省

- 第３次目標においては、**規模の大きい概ね２ha以上の都市公園について園路及び広場**（特定公園施設であるものに限る。以下同じ。）、**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している。
- 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）

国土交通省

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%

（令和４年度末時点）

都市公園のバリアフリー化の推移に係る分析

現状の分析

- 規模の大きい概ね２ha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、目標年度での目標達成は困難な見込み**。
- 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（Ｒ７年度予算案）】
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4,874億円の内数
防災・安全交付金 予算額8,470億円の内数（補助率：1/２）

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

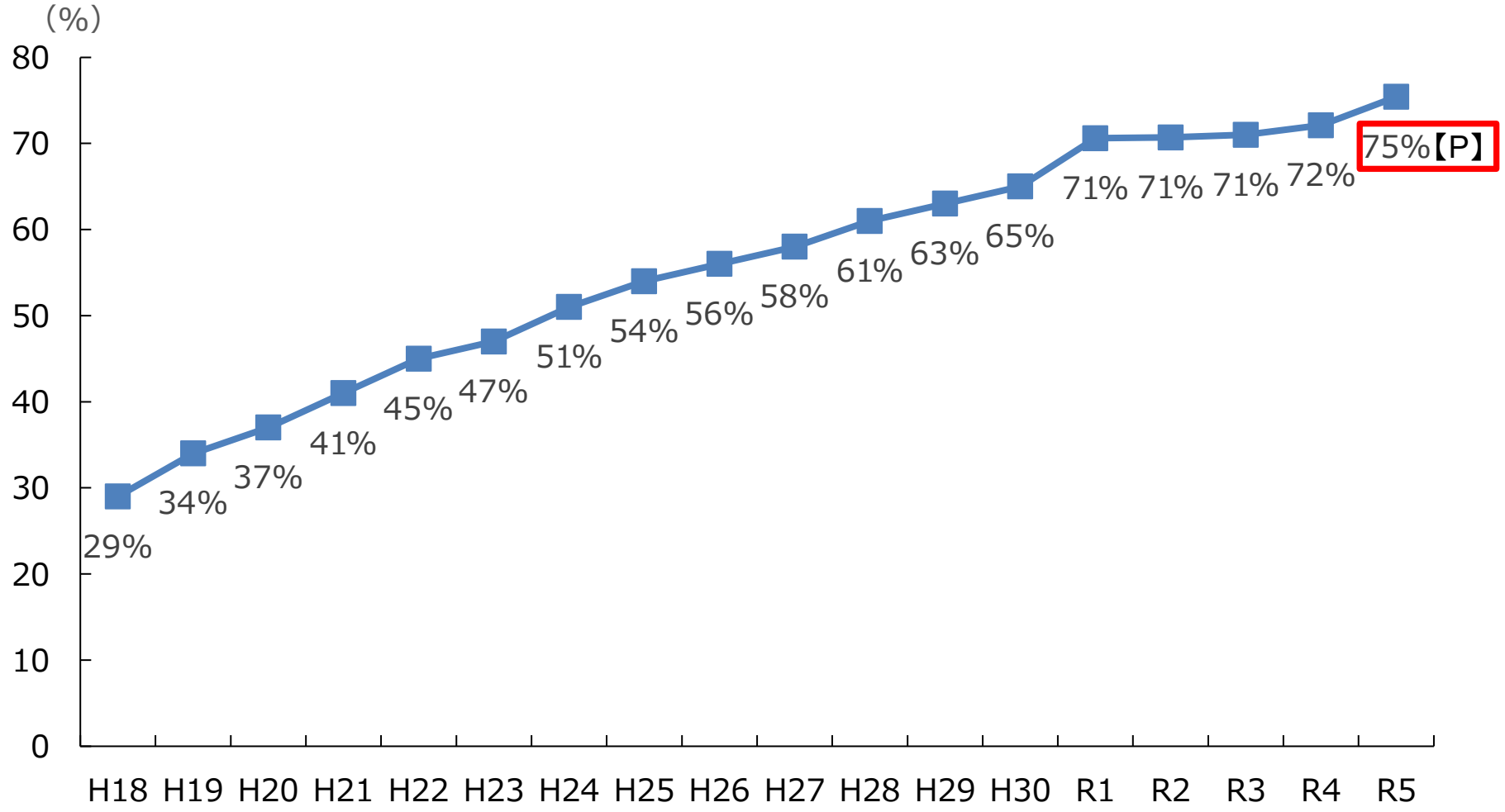
- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- **路外駐車場**
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については各地方整備局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。

- ●北海道　（北海道）
- ●東北　（青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県）
- ●関東　（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県）
- ●北陸　（新潟県、富山県、石川県）
- ●中部　（静岡県、愛知県、岐阜県、三重県）
- ●近畿　（福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県）
- ●中国　（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）
- ●四国　（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）
- ●九州　（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）
- ●沖縄　（沖縄県）

特定路外駐車場のバリアフリー化の推移

● **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５年度末までに75%が実施見込み**となっている。



特定路外駐車場のバリアフリー状況（地域別）

（目標値：約75%）	北海道	東北	関東	北陸	中部
総数[箇所]	146	210	922	96	350
基準適合の数[箇所]	125	136	666	69	267
割合	85.6%	64.8%	72.2%	71.9%	76.3%

（目標値：約75%）	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
総数[箇所]	581	166	66	367	25	2,929
基準適合の数[箇所]	497	114	39	277	19	2,209
割合	85.5%	68.7%	59.1%	75.5%	76.0%	75.4%

（令和5年度末時点【P】）

特定路外駐車場のバリアフリー化率の推移に係る分析

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、令和５年度に約75%に達し、目標値である**令和７年度の約75%を達成見込み**。※但し、今後施設の廃止によりバリアフリー化した施設が減少する場合も考えられる。

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、車椅子使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（R7年度予算案）】
・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4,874億円の内数、防災・安全交付金8,470億円の内数（補助率：1/3等）

＜総論＞

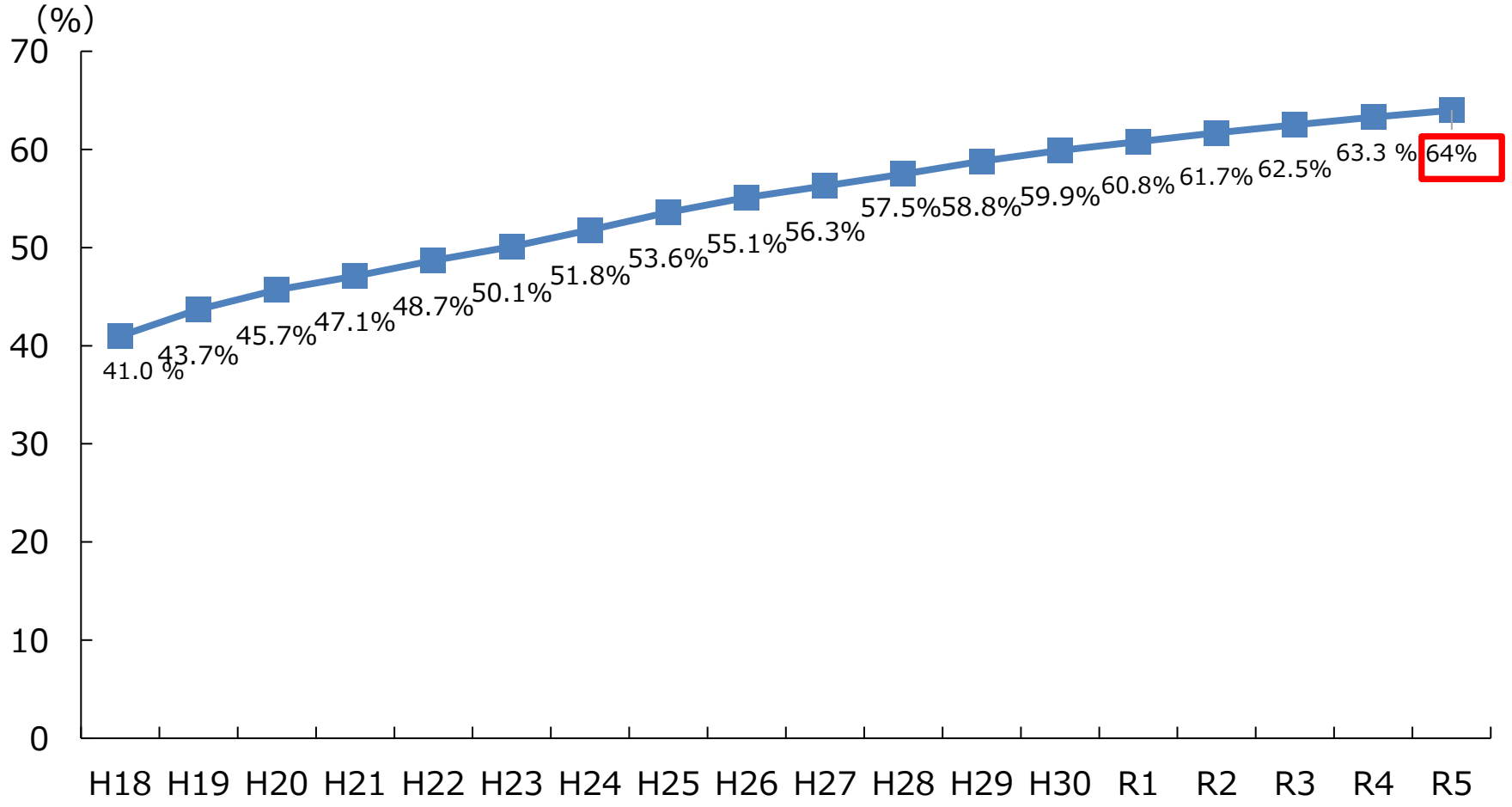
- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- **建築物**
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針･基本構想
- 心のバリアフリー

建築物のバリアフリー化の推移

- **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５年度末までに約64%が実施済み**となっている。



建築物のバリアフリー化の推移に係る分析

国土交通省

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５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。
- 近年は**新築等の着工数の減少に伴い実績値の上昇が緩やかになっているため、**令和７年度には目標値である**約67%をやや下回る見込みである。**

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、車椅子使用者用便房、車椅子使用者用駐車施設、車椅子使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（R7年度予算案）】
・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）

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

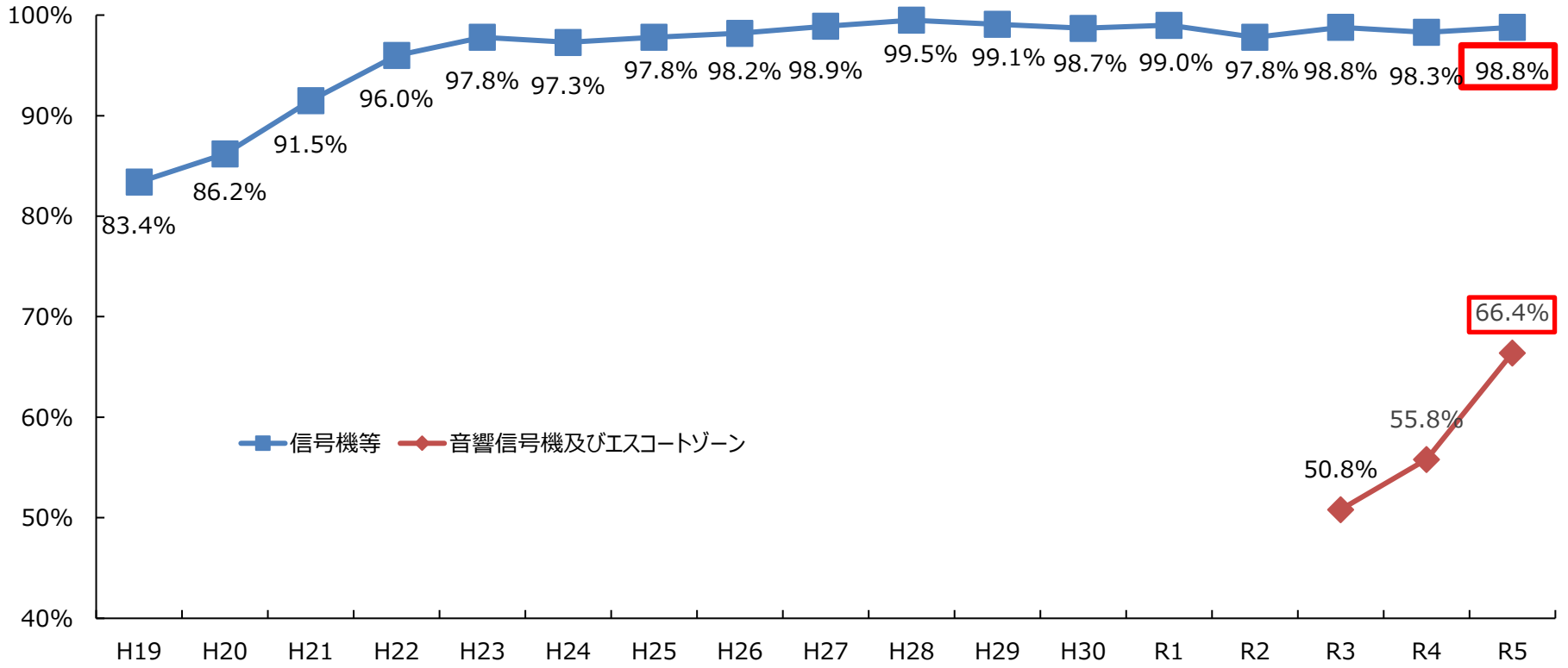
- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- **信号機等**
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- 心のバリアフリー

※地域については管区警察局等の管轄区域を基本としており、内訳は以下のとおり。
- 北海道警察（北海道）
- 東北（青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県）
- 警視庁（東京都）
- 関東（茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、新潟県、山梨県、長野県、静岡県）
- 中部（富山県、石川県、福井県、岐阜県、愛知県、三重県）
- 近畿（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）
- 中国（鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県）
- 四国（徳島県、香川県、愛媛県、高知県）
- 九州（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県）

信号機等のバリアフリー化の推移（全国）

- **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５年度末までに98.8%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５年度末までに66.4%が実施**された。

（警察庁資料による）



信号機等のバリアフリー状況（地域別）

（警察庁資料による）

北海道	東北	東京都	関東	中部
100%	100%	96.1%	99.7%	99.5%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
99.8%	96.9%	100.0%	99.1%	98.8%

※管区警察局等別

（令和5年度末時点）

音響信号機及びエスコートゾーンのバリアフリー状況（地域別）

（警察庁資料による）

北海道	東北	東京都	関東	中部
－	56.0%	82.5%	49.5%	76.4%

近畿	中国	四国	九州	全国平均
54.6%	75.8%	54.4%	65.8%	66.4%

※管区警察局等別

（令和5年度末時点）

信号機等のバリアフリー化の推移に係る分析

国土交通省

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７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（Ｒ７年度予算案）】
・特定交通安全施設等整備事業：予算額約173億円の内数（補助率5/10）

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- **移動等円滑化促進方針・基本構想**
- 心のバリアフリー

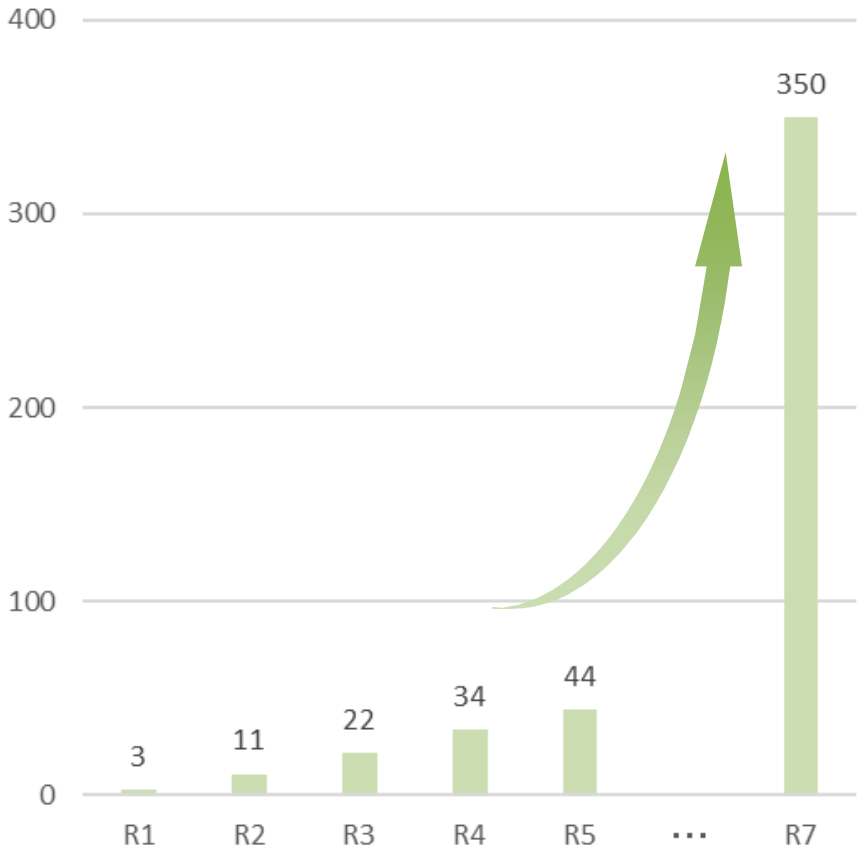
バリアフリーマスタープラン及び基本構想の作成促進

国土交通省

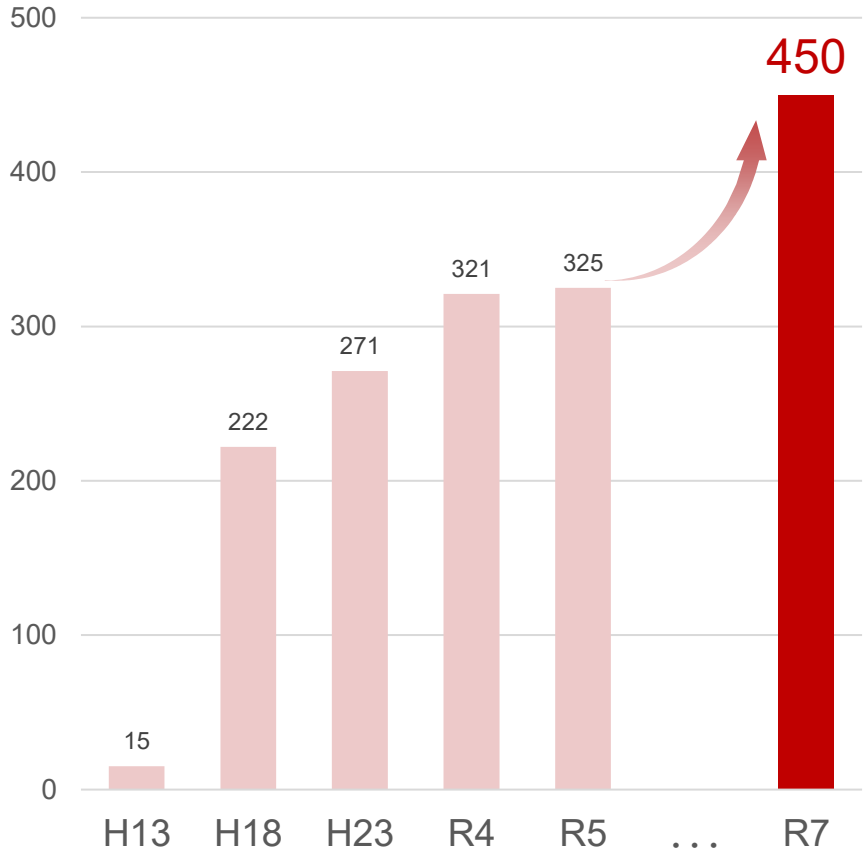
バリアフリーマスタープラン・基本構想の作成市町村数

○ 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います。

＜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＞

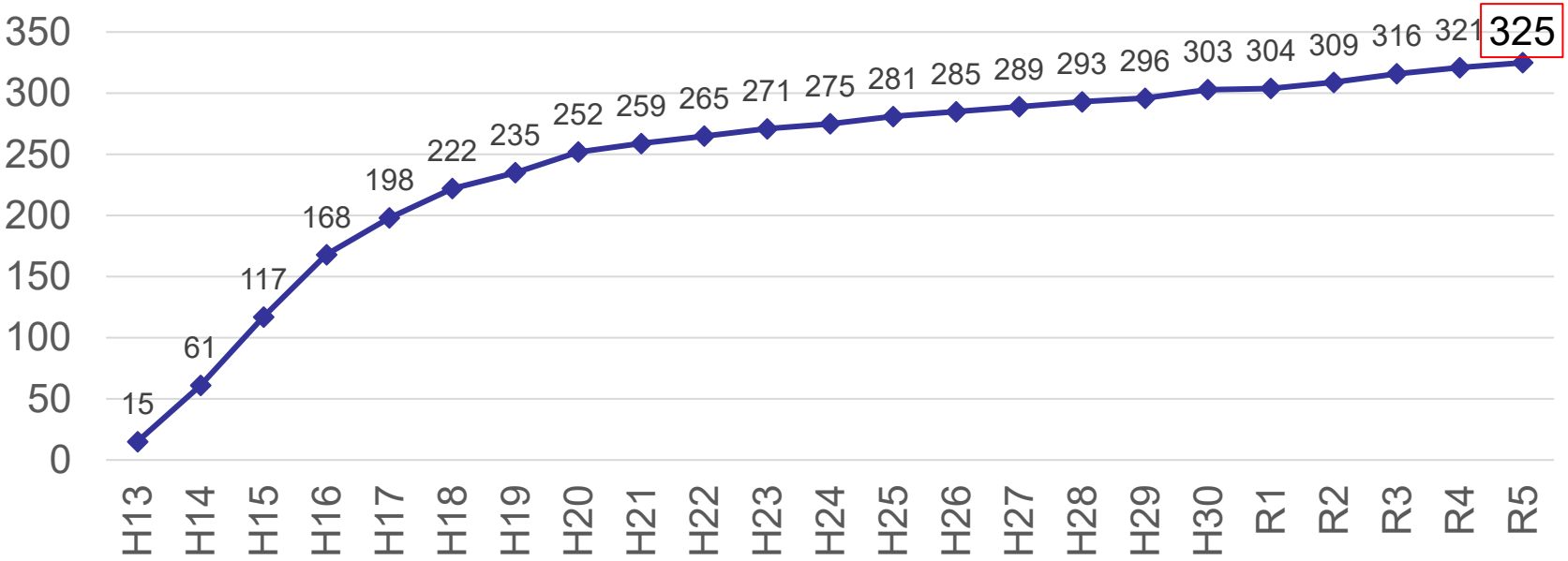


全国における基本構想の作成状況　（令和５年度末時点）

国土交通省

・基本構想について、全国では325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、作成率は約3分の1となっており、そのうち政令市・中核市・特別区は約9割となっている。

＜基本構想の作成　自治体数＞



	全国	市・区	政令市	中核市	その他の市	特別区	町	村
作成率	18.4 %	36.4 %	100 %	83.9 %	28.7 %	91.3 %	3.7 %	0.0 %
作成数	325 ／ 1741	297 ／ 815	20 ／ 20	52 ／ 62	204 ／ 710	21 ／ 23	28 ／ 743	0 ／ 183

地域別　バリアフリー基本構想の作成状況

（令和5年度末時点）　※ブロック内訳は、運輸局と同じ

国土交通省

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
目標値	19	61	119	34	103
作成数	17	14	98	18	44
作成率	9.5 %	6.2 %	28.5 %	12.8 %	24.9 %
	17 ／ 179	14 ／ 227	98 ／ 343	18 ／ 141	44 ／ 177
うち市・区の作成率	42.9 %	16.8 %	43.0 %	28.3 %	39.0 %
	15 ／ 35	13 ／ 77	93 ／ 216	17 ／ 60	41 ／ 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
目標値	109	27	11	32	12
作成数	83	24	6	19	2
作成率	41.9 %	22.4 %	6.3 %	8.2 %	4.9 %
	83 ／ 198	24 ／ 107	6 ／ 95	19 ／ 233	2 ／ 41
うち市・区の作成率	64.8 %	38.9 %	15.8 %	15.7 %	18.2 %
	72 ／ 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	325	18.7 %	36.4 %
		325 ／ 1741	297 ／ 815

赤塗り箇所：
全国平均以上

青塗り箇所：
全国平均以下

地域別　移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成状況

（令和5年度末時点）　※ブロック内訳は、運輸局と同じ

国土交通省

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部
目標値	36	47	69	23	36
作成数	1	7	14	3	2
作成率	0.6 %	3.1 %	4.0 %	2.1 %	1.1 %
	1 ／ 179	7 ／ 227	14 ／ 343	3 ／ 141	2 ／ 177
うち市・区の作成率	0.0 %	9.1 %	6.4 %	5.0 %	1.9 %
	0 ／ 35	7 ／ 77	14 ／ 216	3 ／ 60	2 ／ 105

	近畿	中国	四国	九州	沖縄
目標値	48	22	19	42	8
作成数	7	4	0	6	0
作成率	3.5 %	3.7 %	0.0 %	2.5 %	0.0 %
	7 ／ 198	4 ／ 107	0 ／ 95	6 ／ 233	0 ／ 41
うち市・区の作成率	5.4 %	7.4 %	0.0 %	5.5 %	0.0 %
	6 ／ 111	4 ／ 54	0 ／ 38	6 ／ 108	0 ／ 11

	作成数	作成率	うち市・区の作成率
全国	44	2.5 %	5.1 %
		44 ／ 1741	42 ／ 815

赤塗り箇所：
全国平均以上

青塗り箇所：
全国平均以下

移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の作成市町村一覧（令和5年度末時点）

国土交通省

移動等円滑化促進方針（マスタープラン）作成市町村一覧（令和５年度末時点）**44市区町**

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
茨城県	つくば市
埼玉県	春日部市
	戸田市
	本庄市
千葉県	千葉市
東京都	大田区
	武蔵野市
	新宿区
	日野市
	調布市
	目黒区
	江戸川区
	杉並区
	世田谷区
新潟県	糸魚川市
	小千谷市
富山県	射水市
静岡県	富士市
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
	田原本町
鳥取県	鳥取市
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
熊本県	熊本市
大分県	大分市
長崎県	長崎市

計 44市区町

バリアフリー基本構想作成市町村一覧（令和５年度末時点）　**325市区町**

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
	宮古市
宮城県	仙台市
	松島町
秋田県	秋田市
	大館市
山形県	山形市
	南陽市
福島県	福島市
	会津若松市
	郡山市
	いわき市
茨城県	水戸市
	日立市
	土浦市
	石岡市
	笠間市
	取手市
	ひたちなか市
	守谷市
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
群馬県	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
千葉県	千葉市
	市川市
	船橋市
	松戸市
	野田市
	習志野市
	柏市
	市原市
	流山市
	八千代市
	我孫子市
	鎌ケ谷市
	浦安市
	袖ケ浦市
	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
	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	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
	高岡市
石川県	金沢市
福井県	福井市
	敦賀市
山梨県	甲府市
	山梨市
	笛吹市
	上野原市
長野県	松本市
	岡谷市
	諏訪市
	塩尻市
	茅野市
岐阜県	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
	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
愛知県	名古屋市
	岡崎市
	弥富市
	瀬戸市
	春日井市
	豊川市
	刈谷市
	豊田市
	日進市
	知多市
	阿久比町
三重県	津市
	伊勢市
	松阪市
	桑名市
	亀山市
滋賀県	大津市
	彦根市
	長浜市
	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
京都府	竜王町
	京都市
	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
	四條畷市
	交野市
	大阪狭山市
	阪南市
	島本町
兵庫県	神戸市
	姫路市
	明石市
	西宮市
	芦屋市
	加古川市
	宝塚市
	川西市
	播磨町
奈良県	奈良市
	大和郡山市
	橿原市
	香芝市
	葛城市
	五條市
	河合町
	桜井市
	斑鳩町
	上牧町
	生駒市
	御所市
	田原本町
和歌山県	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
島根県	松江市
	出雲市
	江津市
岡山県	倉敷市
	笠岡市
	津山市
	岡山市
	和気町
広島県	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
山口県	下関市
	山口市
	周南市
徳島県	徳島市
香川県	高松市
	丸亀市
愛媛県	松山市
	今治市
高知県	高知市
福岡県	北九州市
	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
佐賀県	唐津市
長崎県	長崎市
	佐世保市
熊本県	熊本市
	玉東町
大分県	大分市
	別府市
宮崎県	宮崎市
鹿児島県	鹿児島市
沖縄県	那覇市
	宮古島市

計 325市区町

移動等円滑化促進方針・基本構想の作成状況に係る分析

国土交通省

現状の分析

- 令和５年度末時点の第３次整備目標に対する達成度は、**「移動等円滑化促進方針の作成」については、13%（44自治体／350自治体）、「移動等円滑化基本構想の作成」については、72%（325自治体／450自治体）**となっており、近年の作成状況を踏まえると、令和7年度末の目標の達成は難しい見込みとなっている。
- 目標の達成が難しい要因としては**市町村において予算や人員、ノウハウの不足等が課題**となっていると考えられる。

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。
- ✓ 一方で、**地方部においては作成率が低い傾向**にあるため、あり方検討会では主要課題の１つとして地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりの推進について検討を行っている。
- ✓ 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ついて、**あり方検討会の議論等を踏まえながら、今後より一層促進する方策の検討を進める**。

【移動等円滑化促進方針・基本構想の作成に関する予算（R7年度予算案）】
・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：約0.6億円の内数
・地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリアフリー化調査事業）：209億円の内数

＜総論＞

- バリアフリー法に基づく基本方針における第３次目標について
- 基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況の概要

＜各論＞

- 旅客施設
- 車両等
- 道路
- 都市公園
- 路外駐車場
- 建築物
- 信号機等
- 移動等円滑化促進方針・基本構想
- **心のバリアフリー**

○「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5年度における認知度※は**21.6%**となっている。

令和4年度 実績値	令和5年度 実績値
21.4%	21.6%

○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5年度における割合※は**81.3%**となっている。

令和4年度 実績値	令和5年度 実績値
81.7%	81.3%

※ 2023年10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。

「心のバリアフリー」の認知度の推移に係る分析

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４年度から令和５年度にかけては「用語の認知度」は微増したものの「理解して行動できている人の割合」は微減しており、**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５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（R７年度予算案）】
・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

資料３－２

ハード・ソフト取組計画の公表状況

ハード・ソフト取組計画に関する手続きの全体像

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	・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
目標達成のために併せて講ずべき措置	

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**

ハード・ソフト取組計画　令和6年度移動等円滑化取組計画書の公表状況

令和元年度より、一定規模以上の公共交通事業者等※にあっては、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。

※ ①平均利用者数が3000人以上／日である旅客施設を設置・管理する事業者
②輸送人員が100万人以上／年である事業者 等

■令和6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	72
2.軌道	27
3.乗合バス	106
4.バスターミナル	20
5.貸切バス	2
6.タクシー	37
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	297

※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

資料４

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況①

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
鉄軌道	○　車椅子席のオンライン予約は、新幹線や特急などの列車でまだ使いづらい部分があり、駅に行かないと予約できないことが多い。一部の路線では進展が見られますが、予約する鉄道会社によってはオンライン予約できないところもある。車椅子を利用する人がもっと自由に座席を予約して移動できるようにするには、まだ改善が必要だと感じている。	○　車いす対応座席のウェブ予約については、全ての新幹線においてウェブ予約が導入されており、在来線の特急においても一部ウェブ予約に対応しているものがあるなど、各鉄道事業者において一定程度取組が進められていると承知しておりますが、在来線の特急についてはまだ対応できていないところもございますので、引き続きフォローしてまいりたいと考えております。
	○　無人駅について、地域分科会等でどのような意見が出ているのか教えていただきたい。	○　別紙を参照ください。
	○　鉄道駅の無人駅が増えていることから、一度、鉄道駅の無人化についての第1次検証といったことを実施してはどうか。不便さを感じている方もいるため、障害当事者の意見を集約することが特に大切である。	○　令和6年7月より実施していた鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会において、幅広く障害当事者にヒアリング等行ったうえで、無人駅における対応についてとりまとめの中で方向性を示させていただいたところです。今後とも引き続き、障害当事者のご意見を踏まえながら、サービス水準が維持されるよう適切に働きかけを行ってまいります。
	○　駅の無人化に関するガイドラインが出ていることは承知しているが、ハード面についての記載が弱いと感じている。バリアフリー整備ガイドラインでは乗降客数が基本的には3,000人以上が対象であるため、それ以下の乗降客数であることが多い無人駅では、ハード整備の実現が難しいと感じている。そのため、無人化された駅が一昨年度で51%を超えている中で、最低限のハード的な基準を早急に考え、併せて、今の技術で設置が可能なものについては、乗降客数にとらわれないような議論を開始したほうが良い。	○　令和7年2月に行いました「鉄軌道のバリアフリーの整備推進に関する検討会」のとりまとめにおいて、無人駅を含めた利用者数の少ない駅についても基本方針に沿い可能な限りバリアフリー化が求められ、特に内方線付き点状ブロック、ホーム端部の柵等、安全性の確保に係る設備は、配慮が必要である旨記載しております。今後とも引き続き、障害当事者のご意見を踏まえながら、サービス水準が維持されるよう適切に働きかけを行ってまいります。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況②

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
鉄軌道	○　電車内の音声案内について、高齢者はICT等での案内より人の声による案内を望んでいるので、そのような対応をお願いしたい。駅の近くの線路が交差しているところでの音声案内は聞こえていないため、その手前で案内をしていただきたい。	○　電車内の音声案内については、各鉄道事業者において独自に工夫して取り組んでいる事例が確認されており、乗務員に対して定期的に音声案内の研修を実施している事業者や、案内放送についてもポイントがまとめられているサービスに関するハンドブック等を使用し、適宜教育を実施している事業者があると認識しております。また、バリアフリー整備ガイドラインにおいて、音声・音響案内を提供する場合の音量は、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい大きさとすることとしております。今後とも引き続き、鉄道事業者に対し、移動等円滑化基準及びガイドラインの周知を図る等、適正な音声案内が行われるよう働きかけてまいりたいと考えております。
	○　障害者と介助者がセットで使用する交通ICカードが、地域間を超えると使用できなくなる。技術的に解決する問題ではないかと思うので、この点について、今後の見通しも含め、わかる範囲で教えていただきたい。	○　障害者用ICカードの全国相互利用については、10カード事業者全てに障害者用ICカードが導入されていないことや、割引対象が鉄道事業者によって異なっていることなど、実現までには運用面における課題が多く残っていると承知しておりますが、いずれにしましてもご意見については各鉄道事業者にお伝えさせていただき、引き続きフォローしてまいりたいと考えております。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況③

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
鉄軌道	○　ホームドアは直実に増えてきているが、障害者に限らず、子どもや高齢者など市民全体の命に直に関わる問題にもなるため、今期の計画を加速させること、思い切って前倒しすることがあってもいいのではと思う。	○　ホームドアの整備は全ての鉄道利用者の安全の観点から非常に重要ですが、その整備に多額の費用を要することなどから、整備目標や優先順位を適切に定め、計画的に進めていくことが重要であると考えております。現在の全国の鉄道駅のホームドアの整備目標としては、令和７年度までに3,000番線、うち１日あたり平均利用者数が10万人以上の駅で800番線を整備することとしており、令和５年度末時点で、全体で2,647番線、うち10万人以上の駅で559番線が整備されています。また、令和８年度以降の整備目標については、「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」にて鉄道分野としての方向性をとりまとめ、今後省内の議論を経て決定していく予定です。 　国土交通省としましては、次期整備目標の適切な設定を目指すとともに、まずは今期の整備目標の達成のため、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度、地方部では予算措置による重点的支援を活用しながら、引き続き、全国の鉄道駅のホームドア整備を推進してまいります。
	○　鉄道のウェブ上での障害者割引乗車券購入は、みどりの窓口に並ぶ必要がなくなり便利になっているが、実際に利用するにはクレジットカードの申込みやマイナンバーカードの登録等、事前に多くの手続きを経る必要があり、これらの登録はオンラインでも行えるものの、エラーが頻発し手間がかかる。そのため、電話でのオンラインサポートが提供されることが、利用者の増加につながると感じている。さらに、車椅子のフリースペースの空席状況を座席指定で検索できる機能も追加されると、利用者にとってさらなる利便性向上が図られると思う。	○　令和6年2月から「えきねっと（JR東日本）」、「e5489（JR西日本）」でウェブによる障害者割引乗車券の購入ができるサービスが開始され、それぞれ電話での問い合わせ窓口が設置されているものと承知しております。また、車椅子用フリースペースについては、一部新幹線において、ウェブ予約時に空席状況を確認できるようになっていると承知しておりますが、いずれにしましても、ご意見については各鉄道事業者にお伝えさせていただき、引き続き利便性の向上に向けて取り組んでまいります。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況④

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
バス	○　前回、高速バスにおいても適用除外の見直しについて意見を言わせていただいた。その後、高速バスを運行しているバス会社との意見交換を行ったとのことだが、今後どのような対応をしていくのかお聞きしたい。 ○　高速バスについて、今後どのような形で進んでいくのか展望があればお聞かせいただきたい。また、事業者から問題点を聞きとったとのことで、もし公表可能であれば問題点や事業者側の困っている点を教えていただきたい。	○　高速バスについては、代表的な事業者と意見交換を行い、コロナ禍や人手不足を受け事業環境がより厳しくなる中で、移動の足の確保とバリアフリー化は大きな課題であると認識しています。特に、リフト付きバスの導入に関しては、主に、①車両導入コストの上昇と座席数減少による減収という金銭面の課題と、②バスターミナル（上屋付き）や道路側の構造によるリフト展開不可など道路環境面の課題、③乗降に30分程度追加時間を要し遅延するという運用面の課題、④導入しても需要がほぼ生じないという需給バランスの課題があると聞いております。 　こういった課題を踏まえ、事業者、障害者団体の方々の意見を聞きながら、事業継続とバリアフリー化の両立を図っていくことを、引き続き検討して参ります。
	○　バスにおける交通IC系カードをタッチする場所が、従来から位置が固定されてないために視覚障害者が非常に戸惑っている。バスではないが、函館市電で最近、タッチ付近のタッチ部分から音が鳴る仕組みが視覚障害者の意見を基に取り入れられている。また、栃木で昨年開業した宇都宮ライトレールでは、タッチする位置から小さく音が鳴る仕組みが実用化されている。このような事例も参考しながら、タッチ式なものについて、どのようなものが必要なのかを、ガイドラインの中に盛り込んでいただきたい。	○　バリアフリー整備ガイドラインでは、乗合バスの望ましい整備内容として、「運賃の収受方法の整理、統一化等を検討し、さらに使いやすく形状や配置が統一化されたコンパクトな運賃箱・カードリーダー・整理券発行機を開発し採用することが望ましい。また、これらの設置位置も統一する(中略)ことが望ましい。」と示しております。一方、音による案内は、標準的な整備内容として、「視覚障害者が整理券を取りやすいように、行先案内を含む整理券発行機の音声による案内は、発券口付近から行う。」となっております。 　国土交通省としましては、引き続きガイドラインの周知を図るとともに、機会をとらえて検討し今後の施策に反映させてまいりたいと考えております。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑤

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
バス	○　パリやロンドン、欧米、アジアでは路線バスのスロープが電動で出てくるタイプが普及して一般的になっている。ベビーカーの利用者や高齢者等のステップ昇降が難しい方でもボタンを押して乗降でき、運転手のスロープ設置の手間が不要になっている。日本国内においては、様々な事由で電動スロープが出てくるバスが普及していないと思うが、グローバルの基準に考えると、今後電動スロープが出てくるタイプの路線バスの普及といったところも課題になってくると感じでいる。	○　自動スロープ板は、ご指摘のように、利用者の使いやすさや運転手の負担軽減や時間短縮に繋がるものと想定されることから、バリアフリー整備ガイドラインにおいて、「自動スロープ板（中略）等により、さらに乗降しやすい方法を採用することが望ましい」と定めているところです。故障のリスクが小さいことや安価であること等といった手動式の利点もあり、それぞれの利点・懸念点を考慮しながら推進していく必要があると考えております。
福祉タクシー	○　ユニバーサルデザインタクシーとして準１レベルの車両が運行されることで、介護タクシーや福祉有償事業者が少ない地域で大型の車椅子が乗れる汎用性のあるタクシーが増えることを期待している。家族の高齢化によって、自家用車両での移動ができなくなったような重症心身障害（児）者の移動手段の確保が進むことを期待している。一方で、ストレッチャー型などの特殊型の車椅子の移動には、ユニバーサルデザインタクシーは利用が困難で、トヨタハイエースとか日産キャラバンといった大型の車両の介護タクシーが必要になるため、両方を推進していただきたい。	○　ユニバーサルデザインタクシーの普及推進はもちろん、それ以外の福祉タクシーについても、事業者がより導入しやすいように、補助制度を用意しています。ユニバーサルデザインタクシーのみならず、それ以外も含めた福祉タクシー全体の普及推進を図って参りたいと思います。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑥

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
航空	○　航空機利用時の電動車椅子におけるバッテリーの確認方法について、通知発出後に非常に良くなったと感じているが、庄内空港から羽田空港を経由して松山空港に向かう途中、羽田空港でバッテリーを開けられてチェックされることもあった。まだ各航空会社において取扱いが徹底されていないのではないかと思っているので、各航空会社への周知を徹底していただきたい。	○　電動車椅子を機内に搭載する場合におけるバッテリーの安全確認については、目視による現物確認によらなくても、利用者からの書類の提供などでも可能であることから、国土交通省では、航空会社に対し、安全確認の方法について、改めて周知する文書を令和６年４月15日付けで発出しております。また、国内線を運航する12社の航空会社で構成されている国内定期航空保安協議会では、航空会社において、電動車椅子に使用するバッテリーの種類を確認し、確認済であることを保安検査会社に引継されている場合は、保安検査場におけるバッテリーの種類・容量の危険物確認は、令和６年４月26日以降、省略可とすることで基準を統一したところです。これらは、全国統一の取扱いとなっており、航空会社に対しては、関係者間の情報共有を図るなど、改めて理解と協力を求めてまいります。
道路	○　地方では歩道が非常に狭かったり、段差があったり、あるいは新たに安全のためにLEDの埋め込み照明が増えているが、それが歩行を妨げて設置されている場合もあるため、道路局の方に御相談したいと思っている。	○　市町村がバリアフリー法に基づいて基本構想を策定し、それに基づいて福祉施設等を相互に結ぶ道路等を、国土交通大臣が特定道路として指定し、道路移動等円滑化基準に基づいた整備を実施しております。障害者利用が多いなど具体な箇所があれば、まずは基本構想などについて自治体へご相談いただきたいと思います。
小規模店舗	○　小規模店舗のガイドラインを数年前に作成いただいたが、車椅子で入れるお店が増えていないため、実際ガイドラインに沿ってどのぐらいつくられているかということを調査していただきたい。	○　小規模店舗のバリアフリー化については、住宅局において設けているバリアフリー政策をフォローアップする会議で、令和７年度以降議論していきたいと考えております。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑦

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
基本構想	○　2021年３月に基本構想及びマスタープランのガイドラインが改定されてから、基本構想の策定状況にそれほどの動きが見られない。予算や人材不足の問題が挙げられるが、基本構想の実現は自治体の規模ではなく、基本構想の必要性及び理念の伝わり方ではないかと認識している。 ○　基本構想の策定は地域の特性を一番如実に示すので、地域差があることは承知しているが、義務化に向けて一歩でも二歩でも前進していくような取組が必要なのではないか。基本構想を立案することの優位性を自治体当局の方々に知っていただくためにも、現行のガイドラインの見直しをあり方検討会の中でも検討していく必要があると思う。	○　基本構想等の作成促進については、自治体に対する効果的な周知方法やノウハウ不足への対応、自治体の実情や地域特性等を踏まえる必要があることから、あり方検討会において地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりのあり方の検討を行っており、今後より一層の促進方策の検討を進めているところです。
心のバリアフリー	○　心のバリアフリーに関する国土交通省等の対応状況として、バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会において検討を進めているが、今後の方向性として新たな課題を取り込みつつ、取組の強化を図ることとされている。特に、心のバリアフリーでこれまであまり取り上げられていなかった、LGBTQの方々への対応を課題として挙げていただきたい。当事者参加でLQBTQの方々の意見を反映させた改善事例もある。より多くの意見を取り入れながら改善の方向を探っていくのが重要であり、心のバリアフリーの１つの柱になるかと思う。	○　心のバリアフリーの取組につきましては、現在バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会で議論しているところでございます。いただいたご意見については、今後のさらなる心のバリアフリーの推進に向けて参考とさせて頂きます。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑧

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
心のバリアフリー	○　心のバリアフリーに関して、研修等の取組が進んでいる中で、障害者への支援やサービス提供が一律化するのではなく、当事者の意思を確認し、必要な支援を見極めた上で対応することが重要である。そのため、当事者の意思やニーズをしっかりと確認した対応をお願いしたい。	○　交通事業者における接遇研修の充実や適切な接遇の実施を推進するため、「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」及び「接遇研修モデルプログラム」を策定し、交通事業者等に周知を行っております。また、「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」において、発達障害者・知的障害者・精神障害者への対応留意点として、「利用者の要望を的確に把握し、利用者が何を必要としているのかよく確認することが大切。利用者の立場にたった対応を行う。」と記載しているところです。今後も当該ガイドライン等を周知するとともに、必要に応じて、内容拡充等の検討を行ってまいりたいと考えております。
	○　地域分科会も含めて各地でバリアフリー教室を開催されているが、この取りまとめや、効果をどのように見ているのか、あるいは方向性はどこに向かっているのかという、検証が必要ではないか。	○　「心のバリアフリー」の推進のため、全国各地で「バリアフリー教室」を開催し、車椅子利用体験や視覚障害者疑似体験、障害者介助体験等を通じて、高齢者・障害者等の特性やバリアフリーの必要性についての理解を深めるとともに、国民一人ひとりが自然に快くサポートする環境づくりに取り組んでおります。バリアフリー教室につきましては、小中学校で実施されたバリアフリー教室についてのアンケート結果から、車いす使用者からの体験談や車いす走行体験、白杖体験など、授業では触れることのできない貴重な体験であると評価をいただいているところでございます。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑧

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
心のバリアフリー	○　心のバリアフリーノートの配布先はどこなのか、それから受取は任意もしくは義務なのか、配布先はどの程度あるのか、その確認は都道府県に任されているのか、この事業で出てきた問題の共有はどういうふうにされているのか、ということについて教えていただきたい。	○　文部科学省においては、小・中・高等学校の学習指導要領において、「障害のある幼児児童生徒との交流及び共同学習の機会を設け、共に尊重し合いながら協働して生活していく態度を育むようにすること」と示しており、学校における交流及び共同学習等を通して、児童生徒が心のバリアフリーについて学び、多様性を受け入れ、互いに協働する力を身につけることが極めて重要と考えております。「心のバリアフリーノート」については、学校関係者、障害者関係団体、有識者等で構成する作成検討会を経て作成し、各学校で活用いただくよう令和元年11月に各都道府県教育委員会等へ事務連絡で周知を行いました。そのうえで、文部科学省ホームページにおいて公表し、各学校では自由にダウンロードして活用することができることとしております。心のバリアフリーに関する学習は、児童生徒の発達等に応じて各学校の創意工夫ある様々な取組が行われていることに鑑み、「心のバリアフリーノート」については、各学校の実態に応じて様々な教科等において活用可能なものとしております。 　これに加えて、文部科学省では、交流及び共同学習について、各学校における好事例を掲載した「交流及び共同学習ガイド」や、障害者理解（心のバリアフリー）の推進に関する教育委員会等の好取組を取りまとめた広報資料の作成・周知を行っており、引き続き、心のバリアフリーに関する学習の推進に努めてまいりたいと考えております。
学校のバリアフリー	○　学校のバリアフリーについて、５年計画が立てられているが進捗状況があまりよくない。今後の計画を策定する時期になると思うので、障害者を入れた検討会の場を設けていただきたい。評価会議のように多様な障害者が参加できるような構成にしていただきたい。	○　文部科学省において、令和7年1月に「学校施設の在り方に関する調査研究協力者会議」の下に「学校施設のバリアフリー化の推進に関する検討部会」を設置し、障害当事者団体からも委員として参画いただき、学校施設のバリアフリー化の推進に向けた取組等について検討を行っております。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑩

国土交通省

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
整備目標	○　実績値が100%となっている整理目標は、目標が達成されたと捉えがちになるので、内容や質等、もしくは改めてそれを行ったことによって利用者、当事者の方たちの満足度がどの程度向上されたのかといった視点も取り入れていただきたい。	○　実績値が100%となっている整備目標における次期目標のあり方につきましては、いただいたご意見も参考にさせていただきながら、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」においても検討いたします。
当事者目線 最終とりまとめ	○　緊急時の情報提供は、中長期的に取り組む課題とされているが、案内設備や緊急時の情報提供についてどのように進められる予定かお聞きしたい。 ○　案内設備について、今年度内に検討開始予定とのことであり、音声案内等の分かりやすさについて記載はあるが、音声案内の聞き取りやすさ、音声の文字化や手話については明記されていない。案内設備のバリアフリー化を進めていくのであれば、これらについてもユニバーサルデザインの１つとして検討いただきたいが、どのように進められる予定か、展望をお聞きしたい。	○　緊急時の情報提供につきましては、令和７年度、公共交通事業者や地域分科会とも適宜連携し、実態把握などを行い、その結果と今後の技術開発の進展等を踏まえて検討を進めてまいります。 ○　案内設備につきましては、「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」において、誘導案内表示検討ワーキンググループ（仮称）を設置する等して、当事者、事業者、有識者からご意見をいただきつつ、検討を進めてまいります。また、評価会議において、ICT技術の紹介を行うなど、困りごとの解決に寄与する技術や好事例等の周知を図ってまいりたいと考えております。
地域分科会	○　地域分科会の意見は、各地域の独自の事情を十分に反映させるべきで、無人駅でも同様の配慮が求められる。特に、季節や気候が状況に影響を与えるため、寒冷地では点字ブロックやエスコートゾーンが設置されていても、積雪や凍結によって機能しないことがある。この問題をどう検討し、不安材料を取り除いていくかを地域分科会の中で、検討していただきたい。	○　地域分科会において、各地域の事情に応じたご意見はこれまでもいただいているところ、引き続き地域のニーズをより詳細に把握するとともに、今後の施策の参考とするよう、地域分科会にも伝えてまいります。

第12回移動等円滑化評価会議における主なご意見と国土交通省等の対応状況⑪

分類	障害当事者等からのご意見	国土交通省等の対応状況
その他	○　バリアフリーは、障害者が社会参加の障壁となっている壁を取り除くこと、社会モデルを基準に様々な検討、工夫をしていくものと思っている。特にろう者にとって、重要なのはコミュニケーションと情報のアクセシビリティです。具体的には、質問を行いそれに対して適切に回答を得ること、また、自己の位置や行動すべきことを視覚的に情報として理解し、実行できる環境が求められる。コミュニケーションは双方向と一方通行の形態を持ち、現在のICT環境は主に情報の受け手としての一方通行的な側面が強調されている。ろう者が聞きたいことや答えを得るための双方向のやり取りは手話や筆談を通じて行われるが、その状況についての調査が行われているかを教えていただきたい。	○　バリアフリー基準において、以下の設備等を設けることを義務付けております。 ・乗車券等販売所、待合所及び案内所（勤務する者を置かないものを除く。）には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備える。 ・この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示し、聴覚障害者がコミュニケーションを図りたい場合において、この表示を指差しすることにより意思疎通が図れるように配慮する。 今後、頂いた御意見を参考に聴覚障害者とのコミュニケーションについては、様々な会議の場において当事者、交通事業者、技術開発者等から様々な御意見を伺い、ICT技術を活用する等、利便性の向上に向けて取り組んでまいりたいと考えております。
	○　発達障害の特性の中にディスレクシアの問題を抱えている方もいるので、文字の読み取りの代替手段として音声案内を選択できる、もしくは場合によっては提供できるといった配慮も視点の中に取り入れていただきたい。具体的には、災害時の情報提供時に文字案内表記にだけではなく、音声案内も並行して行い、ガイドラインの文字情報だけではなく、内容の概要説明をしていただけると良い。iPad等で音声の読み取りができるアプリもあるので、情報の取捨選択ができると良い。	○　旅客への音声案内としては、公共交通移動等円滑化基準において「車両等の運行（運航を含む。）に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。」とされております。また、バリアフリー整備ガイドラインにおいて、音声案内については、多くの場合は視覚障害者を主な対象として設置されますが、視覚障害者以外の利用者の移動に対しても有効であることから、多様な人が共通して活用できる配慮が必要と記載されております。 国土交通省としましては、引き続きガイドライン等の周知を図るとともに、頂いた御意見を今後の施策の参考とさせて頂きたいと考えております。

【別紙】地域分科会における無人駅に関するご意見と地域分科会での回答

国土交通省

地域分科会における無人駅に関するご意見	地域分科会での回答
○　無人駅でも運転手のサポート等により必要な配慮が提供できるように対応していただきたい。（北海道）	○　無人駅での乗降に際して、お手伝いを希望されるお客さまには無人駅を管理している有人駅から駅係員を派遣して対応させていただいております。しかし、業務の都合上、駅係員を派遣できないという場合もあり、その際には、前後の有人駅のご利用等、ご相談をさせていただきながら、できる限りご希望に添うように努力をしております。
○　列車降車後の無人駅ホームを安全に移動できるよう列車乗務員による適切な声かけやホームの安全対策（階段の音声案内装置、誘導鈴、ホーム中央の誘導ブロックの設置等）を整備していただきたい。（四国）	○　ホーム上の安全対策については、移動等円滑化基準に則って取り組んでおります。内方線付き点状ブロックの整備等ホーム上の安全対策には、多額の経費を要するため、すべての駅へ一斉に展開することは困難ですが、各駅のご利用状況等を勘案し、引き続き整備に向けた検討を行ってまいります。また、無人駅においては可能な範囲で乗務員がお声掛けを行うとともに、お声掛けの際にお申し出があれば介助させていただきます。 ○　「声掛け・サポート運動」のポスターを鉄道会社の駅やホームに掲示しています。乗務員や駅員の対応、施設の整備をすべて鉄道会社にまかせるのではなく、健常者にも協力していただき、すべての人が障害者に対し寄り添う気持ちが大切と考えています。
○　無人駅に設置されている券売機やインターホンについては、視覚障害者が安心安全に利用できるよう、位置を知らせる音声案内、機器の音声化、呼び出しボタンへの点字表示等、必要な整備を進めていただきたい。また、防犯対策の観点から、無人駅のライブカメラの設置を強化し、指令センター内に係員を配置していただきたい。（四国）	○　各駅へのインターホンの整備につきましては、多額の経費を要するため、現時点では整備できておらず、また、無人駅に設置している券売機は、音声通話機能もございませんが、防犯カメラの設置等、状況に応じた防犯対策を検討してまいります。
○　無人駅が増えてきており、災害時に聴覚障害者に運行情報が入らないことがあるため、災害時の情報提供に関して早急に整備いただきたい（九州）	○　無人駅の運行情報の提供については課題だと認識しております。ホームページやSNSで随時、情報発信を行っており、今後については駅の文字情報を、どのように運行表示装置と連動させて表示するかという点を勉強しているところです。

資料５

国土交通省における
バリアフリー関係の取組事例

移動等円滑化評価会議　地域分科会

移動等円滑化評価会議等の概要

- 平成30年改正バリアフリー法において、高齢者、障害者等の当事者等が参画する会議を設置し、定期的にバリアフリー化の進展の状況を把握し、評価することが定められた。
- 平成31年２月に第１回評価会議開催以降、これまで12回開催するとともに、全国10ブロックにおいて「地域分科会」を開催。
- 高齢者、障害者等の様々な特性に応じたニーズや意見を適切に把握するため、「特性に応じたテーマ別意見交換会」を開催。

移動等円滑化評価会議

本省において、全国の高齢者・障害者等当事者団体、公共交通事業者、施設設置管理者、学識経験者、行政機関、地方公共団体等が一同に会す会議を開催し、バリアフリー化の進展状況の把握・評価を行う。

＜これまでの開催状況＞

第１回：平成３１年２月２６日開催
第２回：令和　元年９月３０日開催
第３回：令和　２年３月１７日開催（書面開催）
第４回：令和　２年９月２８日開催
第５回：令和　３年３月１７日開催（オンライン開催）
第６回：令和　３年９月２９日開催（オンライン開催）
第７回：令和　４年３月２５日開催（オンライン開催）
第８回：令和　４年９月２９日開催（オンライン開催）
第９回：令和　５年３月２８日開催（オンライン開催）
第10回：令和　５年９月２８日開催（オンライン開催）
第11回：令和　６年３月２９日開催（オンライン開催）
第12回：令和　６年９月６日開催（オンライン開催）

**障害者等のニーズを
きめ細やかに把握・収集**

特性に応じたテーマ別意見交換会

- 本省（事務局）において、様々な障害特性等に応じた課題を適切に把握するため、各当事者団体等との「特性に応じたテーマ別意見交換会」を開催している。

地域分科会（全国10ブロック）等

- 全国10ブロックにおいて「移動等円滑化評価会議　地域分科会」を開催し、地域特性に応じたバリアフリー化の進展状況の評価等を行う。
- 北海道から沖縄の各地域において、令和元年度から現在までに年に１回開催している。
- また、地域のニーズをより詳細に把握するため、障害当事者団体等が参画する「現地視察」や「意見交換会」等を開催している。

評価会議においてＰＤＣＡサイクルをまわすことで、バリアフリー施策のスパイラルアップを図り、全国のバリアフリー水準の底上げを図る。

令和６年度　地域分科会の開催実績について

国土交通省

分科会	日程	開催場所	開催方法	分科会委員
北海道	8月27日	札幌市	対面・WEB	有識者、高齢者・障害者等、（パラリンピアン）、地方公共団体、施設設置管理者、関係行政機関等
東北	8月22日	仙台市	対面・WEB	
関東	6月20日	横浜市	対面・WEB	
北陸信越	7月9日	黒部市	対面・WEB	
中部	7月23日	名古屋市	対面・WEB	
近畿	7月12日	大阪市	対面・WEB	
中国	7月19日	広島市	対面・WEB	
四国	8月8日	高松市	対面・WEB	
九州	8月28日	福岡市	対面・WEB	
沖縄	10月10日	那覇市	対面・WEB	

令和６年度　地域分科会等における意見交換会、現地視察等の開催状況①

国土交通省

分科会	日程	当事者団体等	協力事業者等	種別	概要
北海道	8月28日	バリアフリープロモーター	–	意見交換会	・バリアフリー教室の開催数増加の取組みについて　他
東北	7月9日	東北分科会委員 （青森県、岩手県、秋田県） バリアフリープロモーター （青森県・岩手県、秋田県）	自治体 （青森県・岩手県・秋田県）	意見交換会	・東北における移動等円滑化の進展状況について ・東北運輸局の取組について ・意見交換
	12月3日	東北分科会委員 （山形県、福島県） バリアフリープロモーター （山形県・福島県）	自治体（山形県・福島県）	意見交換会	・出席者からの取り組み紹介 ・意見交換
関東	11月20日	バリアフリーネットワーク会議 （山梨運輸支局）委員	有識者、自治体、 施設設置管理者等	意見交換会	・高齢者・障害者団体等に参画いただき、管内の取組報告の紹介や、課題について意見交換を実施。
	11月29日	バリアフリーネットワーク会議 （千葉運輸支局）委員	有識者、自治体、 施設設置管理者等	意見交換会	・高齢者・障害者団体等に参画いただき、管内の取組報告の紹介や、課題について意見交換を実施。
	12月6日	バリアフリーネットワーク会議 （東京運輸支局）委員	有識者、自治体、 施設設置管理者等	意見交換会	・高齢者・障害者団体等に参画いただき、管内の取組報告の紹介や、課題について意見交換を実施。
	12月9日	バリアフリーネットワーク会議 （神奈川運輸支局）委員	有識者、自治体、 施設設置管理者等	意見交換会	・高齢者・障害者団体等に参画いただき、管内の取組報告の紹介や、課題について意見交換を実施。
	9月12日 11月29日 2月21日	関東分科会委員及び委員外の 学識者、障害当事者	公益社団法人2027年 国際園芸博覧会協会等	検討会	アクセシビリティ・ガイドライン検討会 ・すべての人々が安全・快適に過ごすことができるよう、施設整備や運営に関するガイドラインについて意見交換を実施。
北陸信越	7月9日	分科会委員　他	自治体、施設設置管理者等	現地視察 意見交換会	・黒部宇奈月温泉駅から宇奈月温泉街のユニバーサルツーリズム体験会を実施し、課題について意見交換を実施。

令和６年度　地域分科会等における意見交換会、現地視察等の開催状況②

国土交通省

分科会	日程	当事者団体等	協力事業者等	種別	概要
中部	継続	中部分科会委員 （障害者団体）	有識者、自治体	意見交換会	・障害者団体等との意見交換会
近畿	10月22日	近畿分科会委員 （障害当事者・学識者）	管内フェリー事業者	意見交換会	・乗船中の避難誘導に関する意見交換会
	1月28日	近畿分科会員 （障害当事者・学識者） 障害者団体	管内鉄道事業者	意見交換会	・鉄道における異常時の案内誘導に関する意見交換会
	6月1日 9月7日 11月2日 1月11日	近畿分科会委員（障害当事者・学識者）及び委員外 障害当事者	－	意見交換会	障害種別の状況を聞きあう当事者会 ・当事者相互による自身の障害以外の障害についての知見を深める任意参加の意見交換会 ・委員提案により土曜にWEBで実施
	8月2日 8月9日 1月29日	近畿分科会委員（障害当事者・学識者）及び委員外の学識者、障害当事者	関西エアポート等	検討会 現地視察	関空リノベＢＦ検討会 ・現地視察 ・検討会 ※R7.1.29開催の検討会・見学会をもって当検討会は終了した。
	継続	近畿分科会委員（障害当事者・学識者）及び委員外の学識者、障害当事者	公益社団法人2025年日本国際博覧会協会等	施設整備に関するユニバーサルデザイン検討会	「施設整備に関するユニバーサルデザインガイドライン」の取りまとめ ワークショップでは、設計段階でのチェック、意見交換などを実施
	継続	近畿分科会委員（障害当事者・学識者）及び委員外の学識者、障害当事者	公益社団法人2025年日本国際博覧会協会等	ユニバーサルサービス検討会	「ユニバーサルサービスガイドライン」の取りまとめ 会場のユニバーサルサービス計画について意見交換、個別ヒアリング、情報提供などを実施
	継続	近畿分科会委員（障害当事者・学識者）及び委員外の学識者、障害当事者	交通事業者（鉄道・バス・タクシー・船・航空）、 公益社団法人2025年日本国際博覧会協会等	交通アクセスユニバーサルデザイン検討会	「交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン」の取りまとめ 弁天町駅・夢洲駅をモデルケースとしたワークショップ、フォローアップ会議において、設計段階でのチェック、意見交換等を実施

令和６年度　地域分科会等における意見交換会、現地視察等の開催状況③

国土交通省

分科会	日程	当事者団体等	協力事業者等	種別	概要
中国	10月29日	学識経験者、関係行政機関及び高齢者、障害者等、地方公共団体、バリアフリープロモーター（島根県）	－	意見交換会	・移動等円滑化評価会議　中国分科会の報告 ・意見交換及び地域のバリアフリー状況（島根県）の共有
	1月29日	学識経験者、関係行政機関及び高齢者、障害者等、地方公共団体、バリアフリープロモーター（広島県）	－	意見交換会	・移動等円滑化評価会議　中国分科会の報告 ・意見交換及び地域のバリアフリー状況（広島県）の共有
四国	11月1日	四国分科会構成員等（当事者団体）	四国開発フェリー株式会社	現地視察	・旅客船内のバリアフリー設備を四国分科会構成員の方と現地視察
	12月3日	四国分科会構成員等（当事者団体）	ことでんバス㈱	意見交換会	・四国における移動等円滑化の進捗状況等の報告 ・意見交換
	3月25日	NPO・関係団体、事業者、行政等	－	とくしまユニバーサルデザイン県民会議	・地域（徳島県）のユニバーサルデザインによるまちづくりの推進に関する事例発表、意見交換等
九州	3月17日	九州分科会委員　他	九州大学	現地視察 意見交換会	「九州大学らくちんラボ」におけるインクルーシブキャンパスの実用化技術・実装事例等に関する取組の視察・意見交換会
沖縄	10月10日	障害者団体 分科会委員	－	意見交換会	・局の取組報告（バリフリ教室等） ・委員からの報告
	11月28日 12月13日 1月17日 1月30日	―	（一社）沖縄県ハイヤー・タクシー協会 沖縄トヨタ自動車株式会社	現地視察	・UDタクシーに関する接遇、乗降研修会を開催（沖縄本島、宮古島市、石垣市）

バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会

バリアフリー整備目標の見直しに向けた検討について

国土交通省

● **バリアフリー整備目標（第三次）の期限が令和７年度までとなっていること、また、令和２年改正バリアフリー法に基づく法施行状況の検討時期（法施行後５年を経過した時点）が令和７年度中に到来**することを踏まえ、「**バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会**」**を開催**し、学識経験者、障害当事者団体及び事業者団体等の参画の下、**約１年程度かけてバリアフリー法及び関連施策について議論を行っている**。

＜参考１：「移動等円滑化評価会議」等との関係性について＞

地域分科会（全国10ブロック）等

- ✓ 全国10ブロックにおいて「移動等円滑化評価会議　地域分科会」を開催し、**地域特性に応じたバリアフリー化の進展状況の評価等を行う**。(年１回それぞれ開催)
- ✓ また、地域のニーズをより詳細に把握するため、障害当事者団体等が参画する**「現地視察」や「意見交換会」等を開催している**。

移動等円滑化評価会議

- ✓ 全国の高齢者・障害者等当事者団体、公共交通事業者、施設設置管理者、学識経験者、行政機関、地方公共団体等が一同に会す会議を開催し、**バリアフリー化の進展状況の把握・評価を行う**。
- ✓ 定例的に年２回（９月頃、３月頃）開催

障害者等のニーズを
きめ細やかに把握・収集

課題の共有

検討状況の共有
検討結果の報告

特性に応じたテーマ別意見交換会

- ✓ **様々な障害特性等に応じた課題を適切に把握するため**、各当事者団体等との「特性に応じたテーマ別意見交換会」を開催している。

バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会

- ✓ **バリアフリー法及び関連施策について、その見直しも視野に入れ、理念的、制度的な観点を含め幅広く検討する場**
- ✓ 過去には、バリアフリー法改正に向けた法律事項の整理や、バリアフリー整備目標の見直しに係る検討等を実施

＜参考２：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１回
（キックオフ、論点提示）
▶
令和６年10月16日：第２回
（各項目への検討の方向性議論）
▶
令和７年３月頃：第３回
（中間とりまとめ案の提示）
▶
令和７年５月頃：第４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。

鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会

鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会

国土交通省

背景・目的

○鉄軌道のバリアフリー化に係る現行の基本方針は、令和7年度までの整備目標となっており、**令和8年度以降の新たな整備目標を検討する必要**。

○国土交通省全体として、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」（総合政策局主催）において議論を進めていることに合わせ、**鉄道分野として、段差解消やホームドア、車両等について方向性をまとめている**。

構成員

【学識経験者】

秋山哲男
　中央大学研究開発機構 教授（座長）
石塚裕子
　東北福祉大学 教授
岩倉成志
　芝浦工業大学 教授
中野泰志
　慶應義塾大学 教授

【当事者団体】

NPO法人DPI日本会議、日本視覚障害者団体連合

【鉄道事業者等】

JR、大手民鉄、地下鉄事業者、関係協会

【国土交通省】

鉄道局：次長、技術審議官、鉄道サービス政策室、
　　都市鉄道政策課、技術企画課
総合政策局：バリアフリー政策課（オブザーバー）

スケジュール

令和６年７月24日：第１回
（キックオフ、検討ポイント等）

令和６年10月９日：第２回
（当時者団体等ヒアリング）

令和６年12月10日：第３回
（とりまとめ案）

令和７年２月17日：第４回
（とりまとめ）

「鉄軌道のバリアフリー化の整備推進に関する検討会」とりまとめ概要（令和7年2月）①

国土交通省

第4回検討会（2/17開催）資料より

背景・現状・課題

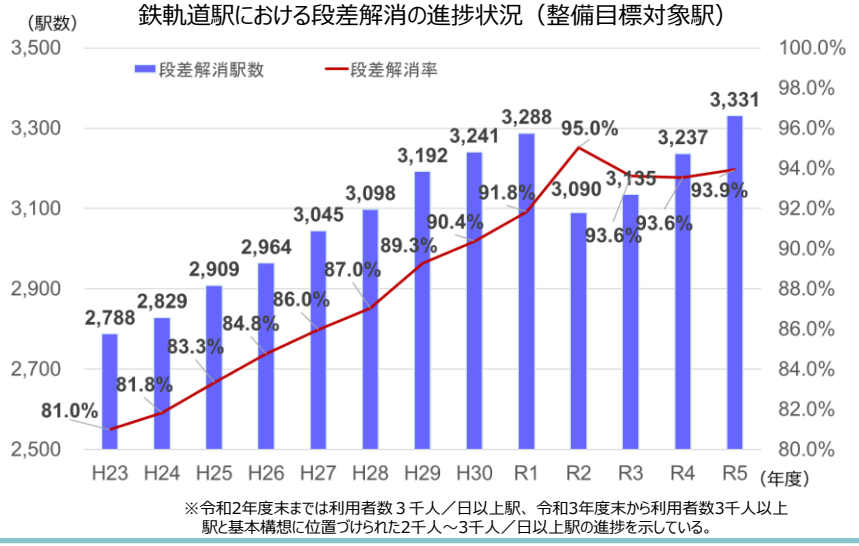
○鉄軌道における**新たな整備目標やバリアフリー化推進の目指すべき方向**について、**有識者や当事者団体、鉄道事業者を交えて議論**を行った。

○高齢者、障害者等が安全に、円滑に鉄軌道を利用するために、国、地方公共団体、鉄軌道事業者をはじめとした関係者の取り組みによって、**駅や車両のバリアフリー化は大きく進捗**した。

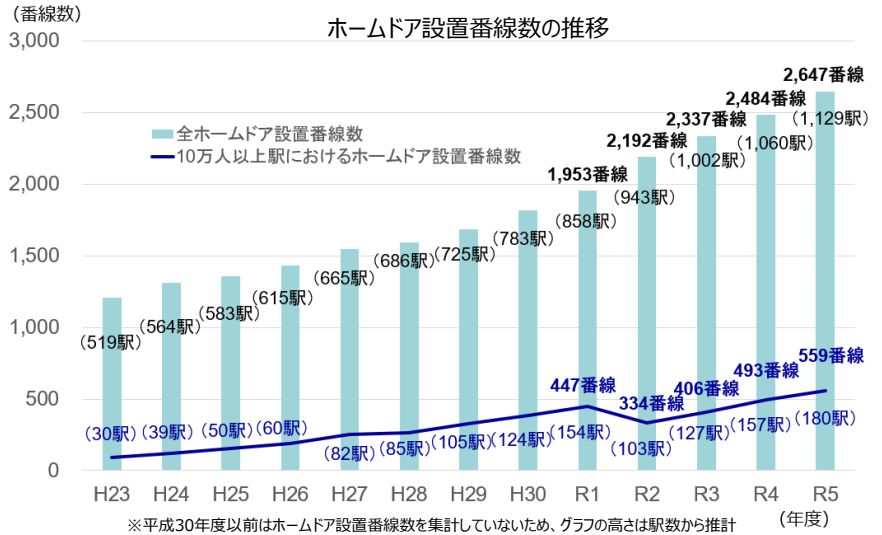
○**整備の進展は利用者から高く評価**を受けているが、全ての人が鉄軌道を利用しやすくなることの期待や、駅の無人化に対する不安にも対応が求められる。

○近年は鉄道利用者の減少、設備整備や維持管理の費用増大、要員確保の困難さが深刻であるなど、**鉄軌道事業者は厳しい経営環境**におかれている中、**持続可能な運営と両立する形**で、あらゆる利用者が安全に円滑に鉄軌道を利用できるように、**引き続き鉄軌道のバリアフリー化を充実**させる。

○意見交換の機会などコミュニケーションを取りながら、**当事者の意見を反映したバリアフリー化**に努め、**新たな目標の達成に向け関係者が連携して取り組む**。



※令和2年度末までは利用者数３千人／日以上駅、令和3年度末から利用者数3千人以上駅と基本構想に位置づけられた2千人～3千人／日以上駅の進捗を示している。



※平成30年度以前はホームドア設置番線数を集計していないため、グラフの高さは駅数から推計

鉄軌道における令和８～12年度の整備目標（案）のポイント

○「**段差解消等**の目標対象範囲(**3,000人以上駅**・基本構想策定**2,000人以上駅**)」は据え置きとして、**引き続き、原則100%**を目指す

○「**ホームと車両の段差・隙間縮小**」した番線に関して、**数値目標を新たに設定**（**4,000番線**）

○「**ホームドア**」の**目標値を更新**（3,000 → **4,000番線**、10万人以上駅は800 → **900番線**）

○「**車両のバリアフリー化**」の**目標値を更新**（70% → **80%**）

※これらの整備目標案は、公共交通機関等における次期整備目標の策定に向けて議論を行っている「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」にて決定予定

第4回検討会（2/17開催）資料より

青字：令和7年度末目標との変更箇所

鉄軌道における令和８～12年度の整備目標（案）

目標		令和５年度(2023年度)末実績	令和7年度(2025年度)末数値目標	令和12年度(2030年度)末数値目標案	数値目標以外の目標案
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/日以上の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	段差の解消	93.9%	原則 100%	原則 100%	・地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ・その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ・高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、**駅及び周辺施設の状況や駅の利用状況及び駅の構造等の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、**可能な限りバリアフリールートの複数化を進める
	転落防止設備	83.9%	原則 100%	原則 100%	
	視覚障害者誘導用ブロック	45.3%	原則 100%	原則 100%	
	案内設備	77.1%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型トイレ	92.4%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型券売機	90.6%	（明記なし）	**原則 100%**	
	拡幅改札口	96.8%	（明記なし）	**原則 100%**	
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数（※1）		2,647番線（559番線）	3,000番線（800番線）	**4,000番線（900番線）**	
プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数（※2）		（※3）	–	**4,000番線**	
鉄軌道車両におけるバリアフリー化率		59.9%（※4）	約70%（※4）	**約80%**（※5）	・新幹線車両**及び特急車両**について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める

※1:カッコ内は、10万人/日以上の駅の番線数（内数表記）
※2:「プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している番線数」とは、一列車またはホーム一箇所でも、プラットホームと車両の間の段差・隙間が段差3cm・隙間7cmを満たす箇所がある番線数をいう。
※3:国土交通省集計値：2,169番線
※4:令和2年4月施行の移動等円滑化基準（1列車ごとに2以上（3両編成以下は1以上）の車椅子スペースの設置等）適合車両数の全車両数に対する割合
※5:現行（令和5年4月施行）の移動等円滑化基準（新幹線及び特急車両における車椅子用フリースペースの設置等）適合車両数の全車両数に対する割合

第4回検討会（2/17開催）資料より

鉄軌道のバリアフリー化推進の目指すべき方向

（１）地方部をはじめ利用者数の少ない駅におけるバリアフリー化

➢地方部をはじめとした利用者の少ない駅についても、可能な限りバリアフリー化を行うことが求められる。特に、内方線付き点状ブロック等、安全性の確保に係る設備は、整備されていないことで、生命の危険に直結するおそれがあるという観点から、配慮が必要。

➢基本構想と地域公共交通計画との調和をはかり、地域全体で見てバリアフリー化されたルートの確保が実現されていることが必要。

（２）無人駅における対応

➢駅の利用実態を踏まえ、利用者特性に対応できているかを検証の上、必要な取組を展開することが重要。新たに駅を無人化する際には、安全性・利便性の確保を担保するための必要最小限の設備や施策を可能な限り配慮した後に実施するよう努める。

➢駅設備や施策の見直しを行う際には、沿線地方公共団体・駅周辺の自治会等と協同で実施することも重要。

（３）基本構想策定の推進

➢基本構想の策定を増やすための施策に国として取り組む。国、地方公共団体、鉄軌道事業者、当事者団体等の関係者が一体となって策定を進めることが必要。

（４）プラットホームと車両の段差及び隙間の縮小

➢鉄軌道事業者は、連絡する鉄道事業者相互間等でも連携し、ホームページ等で段差・隙間が縮小されたプラットホームの情報提供の充実に努める。

➢路線の運行状況や乗務員の負担、駅のバリアフリー化状況も踏まえて、必要に応じて乗務員による乗降介助を進めるよう努める。

（５）案内表示及び情報提供

➢特に、事故や災害発生等の異常時には、音声に加えて視覚的にも充分な情報提供を行うなど、情報提供を充実させることが必要。

（６）列車の予約や運賃・料金の決済

➢鉄軌道事業者においては、ウェブサイトによる車椅子席の予約、障害者割引切符の購入、切符受け取りの不要化等、障害者の切符の購入に係る利便性の確保・向上に努める。また、障害者用ICカードについても導入・拡大を進める。

（７）エレベーターの大型化

➢利用の状況に応じて、エレベーターの大型化を進めることが期待されている。特に鉄道駅を新たに建設または大規模な改良をする際は、最低基準を上回る大きさのエレベーターや、複数台のエレベーターを整備する等、高齢者、障害者等の利用実態等を考慮して定める。

（８）心のバリアフリー

➢バリアフリー設備や優先席は、障害者等、当該設備を特に必要とする者が優先的に利用できるよう、国や鉄軌道事業者は啓発に努める。

➢エスカレーターの安全な利用の観点から立ち止まって利用するものとして、関係者とも連携し啓発に努める。

（９）ICTの活用

➢ICT活用による利用者の利便性向上のための取組みには今後期待が持たれる一方、特に安全性に関しては、利用者個人の保有する端末によって差が生じないよう留意することが必要。

バリアフリー化の取り組み事例

第4回検討会（2/17開催）資料より

ホームドア

センサー付き固定式ホーム柵

プラットホームと車両の段差・隙間縮小

地下鉄の階段入口におけるエレベーター位置案内

わかりやすい案内サイン

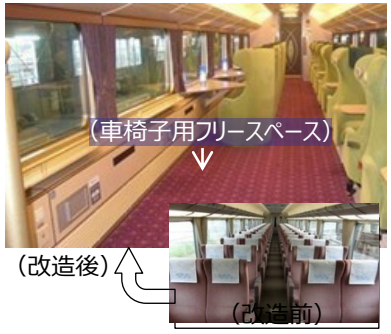
エレベーターの優先レーン

自動改札機の斜め向きタッチ・液晶部分

窓口における筆談器対応

乗務員による乗降介助

フリースペースの拡大



既存車両への車椅子用フリースペースの導入

車椅子スペースのコンセント位置の変更

駅ホームにおける視覚障害者の歩行訓練

公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会

バリアフリー基準等検討会について

趣旨

○公共交通機関においては、公共交通事業者等が、旅客施設又は車両等を新設・導入等する場合の適合義務を定めた「公共交通移動等円滑化基準」（以下「交通バリアフリー基準」という。）及び、バリアフリー整備のあり方を示した「公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）等に基づき整備することによって、全体のバリアフリー化が進捗してきたところ。

○交通バリアフリー基準及びガイドラインは、社会情勢の変化や技術向上等に合わせ、内容を見直し、必要に応じて改訂を行ってきたところであるが、令和６年度においては、以下の事項について検討等を行う。

①駅等における旅客用通路上の踏切（構内踏切）内の誘導表示の設置に関する検討について
②ユニバーサルデザインタクシーレベル準１新設に伴うガイドライン改訂について
③鉄道駅等の旅客施設における視覚障害者誘導用ブロックの切欠き設置に関する検討について
④当事者目線に立ったバリアフリー環境の課題の最終とりまとめを踏まえたガイドライン見直しの検討について

検討会構成員

学識経験者、有識者、当事者団体（各障害者団体）、公共交通事業者団体、関係省庁（オブザーバー）

検討スケジュール（案）

時期	実施計画	
2024（令和6）年7月	第１回検討会	・令和６年度基準検討会の設置について ・構内踏切の移動等円滑化に関するWG設置について ・ガイドライン改定案等の検討（UDタクシー） ・ウェブサイトにおける情報提供に関するWG設置について
2025（令和7）年3月	第２回検討会	・ガイドライン改定案等の検討（ウェブサイト、UDタクシー、授乳室での搾乳、等） ・構内踏切の移動等円滑化に関するWGの中間報告について ・誘導案内表示の検討に関するWG設置について

参考資料

国土交通省等における最近の主な取組

国土交通省における取組

サイトラインの確保等に係る検討WGの設置について

趣旨

○建築物のバリアフリー基準の見直し方針（建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討WG 報告(令和6年3月29日)）において、劇場、観覧場、映画館若しくは演芸場又は集会場若しくは公会堂（以下「劇場等」という。）の車椅子使用者用客席の設置数等に係る基準案が示され、また客席の①サイトラインの確保、②分散配置、③同伴者席に係る事項について、令和6年度に予定している「建築設計標準」の改正等への反映に加え、継続して現状の把握・技術的検討等を進める方針が示されたところ。

○このため、「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、学識経験者・障害者団体等・事業者団体・建築関係団体等で構成する「サイトラインの確保等に係る検討WG」を設置し、サイトラインの確保等に係る設計・評価手法の現状把握・技術的検討、及び実効性の高い枠組み等について検討を行う。

検討WGメンバー

学識経験者、当事者団体（車椅子関係）、施設管理者関係団体、設計者団体、審査者団体、関係省庁（オブザーバー）

検討スケジュール（案）

時期	実施計画	
2024（令和6）年6月27日	**第１回検討WG**	・検討経緯、課題の共有 ・サイトラインの確保等に係る論点（案）についての意見交換
2024（令和6）年10月4日	**第２回検討WG**	・調査結果の共有 ・サイトラインの確保等に係る枠組みの方向性の整理
2024（令和6）年10月18日	第７回建築設計標準フォローアップ会議で報告	
2024（令和6）年12月9日	**第３回検討WG**	・サイトラインの確保等に係る枠組み（案）の提示
2025（令和7）年1月28日	**第４回検討WG**	・サイトラインの確保等に係る枠組みのとりまとめ
2025（令和7）年3月7日	第８回建築設計標準フォローアップ会議で報告	

高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーンについて

国土交通省

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、車両等の優先席等を指す。

～　キャンペーンポスター　～

（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）

令和６年度実績

■実施期間

令和６年１２月３日～令和７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
・ショッピングセンター
・百貨店
・都市公園
・高速道路会社
・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）

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

ソフト施策の取組状況(「心のバリアフリー」の推進)

国土交通省

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

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。また、旅客施設等のエレベーターについては、令和６年度において、**訪日外国人旅行者等に向けて英訳を追記。**

○ 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。**

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、新型コロナウィ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。

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

ベビーカー利用キャンペーン

キャンペーン概要

『ベビーカーマーク』
　ベビーカー使用者が安心して利用できる場所や設備（エレベーター、鉄道や車両スペース等）を表示。ベビーカーマークは平成27年５月に JIS 化。ベビーカーマークのあるスペースについて一般利用者の配慮を呼びかけ。

　国土交通省では、平成26年より**毎年５月頃、ベビーカーキャンペーン**として、「ベビーカー利用にあたってのお願い」と「ベビーカーマーク」を広く周知・浸透させる取組を実施。※今年度より**11月の「こどもまんなか月間」**においても同様のキャンペーンを実施。

ポスター

チラシ

車内デジタルサイネージ
（鉄道版・バス版）

令和６年度実施概要

○ベビーカーキャンペーンの実施
　駅や鉄道・バス車両、商業施設などにおいて、ポスター、デジタルサイネージ等により周知。

	ポスター
駅、車両等	約43,000枚
建築物	約900枚

※その他、車内アナウンスを実施するなど事業者独自の取り組みを実施。

○国土交通省公式X（旧ツイッター）への掲載
○ポスターやデジタルサイネージ等により周知
○国土交通省ＨＰ等においてベビーカーマーク及びキャンペーンの実施の周知
○政府広報提供ラジオにて放送
○地方運輸局等が実施するバリアフリー教室におけるベビーカー利用及びベビーカーマークの普及・啓発
○新たに病院(約60カ所)へのポスター配布(今年度から)

公共交通機関における子ども用車椅子の取扱いについて

子ども用車椅子（バギー型車椅子）の特徴

姿勢を保てない等の子どもが、背もたれの角度を変えられたり、姿勢を固定できたりする「バギー型」の車椅子を利用。ベビーカーと間違えられ、必要な介助が受けられない場合があるため、配慮することが重要。（※）

○折りたためない

車椅子であり、座る姿勢が取れないなどの身体的特徴から、車体を折りたたむことは容易ではない。

○重量がある

車椅子自体の重量に加え、医療機器を搭載している場合もある。車体を持ち上げて大きな段差などを超えることは非常に困難。

○「子ども用車椅子マーク」を付けた利用者あり

※ベビーカーを子ども用車椅子と同じ目的で使用している場合もある。

認知度向上に向けた各種取組

○公共交通事業者等への周知

公共交通事業者への周知を行うとともに、駅や鉄道・バス車両、商業施設などにポスターを掲出。

○子ども用車椅子マーク

「子ども用車椅子」だと判別しやすいように、団体等にて独自にマークを作成。

＜子ども用車椅子マークの一例＞

一般社団法人mina family

バギーマークのお店

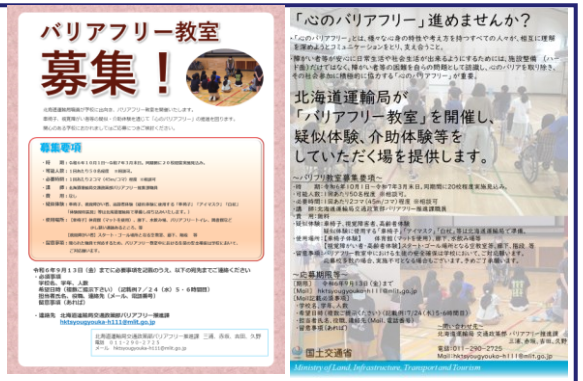
各地方運輸局・地域分科会の取組

【北海道分科会】小学校を対象としたバリアフリー教室の開催増加の取組

運輸局職員が講師となり小学生を対象にバリアフリー教室を開催。事業者向けのバリアフリー教室も並行して開催することで、総件数（R5:18件→R6:21件（予定））、参加者（R5:664名→R6:1,002名(予定)）ともに増加させた。

○小学生対象のバリアフリー教室

　コロナ禍を経て小学校向けのバリアフリー教室の開催が減少していたことから、小学校向け教室の再開を目指し企画。開催を希望する小学校の募集にあたっては、北海道運輸局から札幌市教育委員会に協力を依頼し、教育委員会から一元的に小学校へ案内。結果、１０校以上の小学校から申し込みがあった。



【周知用パンフレット】

○開催状況

　小学校計１３校（予定含む）においてバリアフリー教室を開催。運輸局職員自らが講師となり、小学生を対象に車いすと視覚障害者の疑似・介助体験を実施。「心のバリアフリー」の重要性について周知啓発を推進。

【バリアフリー教室の様子】

開催日	場所	参加対象者	参加人数
R6.7.3	新札幌わかば小学校	小学4年生	50
R6.10.9	菊水小学校	小学4年生	56
R6.10.16	新琴似北小学校	小学5年生	67
R6.10.23	共栄小学校	小学4年生	79
R6.10.30	八軒西小学校	小学5年生	67
R6.11.6	豊平小学校	小学4年生	64
R6.11.13	澄川南小学校	小学6年生	61
R6.11.20	美香保小学校	小学4年生	70
R6.11.21	若松小学校	小学1～6年生	22
R6.11.27	真駒内公園小学校	小学4年生	57
R6.12.11	稲穂小学校	小学5年生	77
R6.12.12	資生館小学校	小学3年生	76
R7.3.11（予定）	二条小学校	小学4年生	約120

【東北分科会】楽天モバイルパーク宮城でのバリアフリー教室

国土交通省

【開催概要】
●日時：令和6年9月25日（水）
●場所：楽天モバイルパーク宮城
●参加者：仙台市立原町小学校　4年生　72名
●主催：東北運輸局、東北地方整備局
　協力：株式会社楽天野球団、社会福祉法人仙台市社会福祉協議会、
　　NPO法人仙台バリアフリーツアーセンター

【実施内容】
●施設見学・説明
　国土交通省バリアフリー化推進功労者表彰受賞施設であるスタジアムのバリアフリー設備等の説明や株式会社楽天野球団のバリアフリーに関するソフト面の取り組み説明をいただいた。
●車椅子体験
　スタジアムコンコース内や内野車椅子席へ車椅子を使って移動したり、その介助を体験した。
●バリアフリーについての講話
　車椅子ユーザーの方から、車椅子での日常生活の様子や困りごとについて講話をいただいた。

【参加者の感想】
●スタジアムが障害者の方にやさしい施設であること、段差がない・トイレが広いなど1つ1つの積み重ねでたくさんの人が助かっていることを知った。

●車椅子体験を通して、段差などの状況ではお手伝いできるようにしたい。

●講話を聞き、車椅子の人にとって何が困ってしまう事なのかがわかった。困っている人を見かけたら声をかけてみようと思う。

施設見学・説明

車椅子体験

講話

【東北分科会】「魅力いっぱい！交通フェスタ2024」におけるブース出展

国土交通省

【開催概要】

●日時：令和6年10月5日（土）

●場所：勾当台公園いこいのゾーン

●参加者：会場来場者　体験者：約290人

●主催：仙台市、仙台市交通局
　協力：東北運輸局 他

【実施内容】

　市民の公共交通利用促進等を目的としたイベント、「魅力いっぱい！交通フェスタ2024」において、心のバリアフリーを学ぶためのブースを出展。

　点字ブロックをU字型に設置し、体験者はアイマスクを着用しながら白杖を使用して、点字ブロック上を歩行する疑似体験を実施した。

　一人で歩いたり、介助してもらいながら歩くことを通じて、目の不自由な方の立場や心のバリアフリーへの理解を深めた。

【参加者の感想】

●白杖で地面の様子は少し分かるが、頭の高さに障害物があった場合は気づくことができない。一人で歩くことは思った以上に怖い。

●介助してもらうととても安心する。周りの人の協力が大切だ。

●目の不自由な方にとって点字ブロックを塞いでしまうことが危険だと分かった。

●困っている人がいたら助けてあげることが大事だと思った。

（関東）バリアフリー教室　in　宇都宮大学

国土交通省

概要

➢ 関東運輸局栃木運輸支局では、宇都宮大学にて同大学の研究及び講義の一環として、学生を対象としたバリアフリー教室を開催しました。当日は、関東自動車株式会社のご協力のもと、ベビーカー乗車体験、車椅子乗車体験等を行いました。

実施内容

●日　時：令和6年10月3日（木）　10：20～14：10
●場　所：宇都宮大学陽東キャンパス
●参加者：学生100名程度
●主　催：栃木運輸支局
●協　力：一般社団法人栃木県バス協会、関東自動車株式会社
【プログラム】
●オリエンテーション（大学による講義）
・車椅子利用者、子ども連れの外出にまつわる課題
・車椅子、ベビーカーの利用方法の説明等
●体験学習
・ベビーカー乗車体験
・車椅子乗車体験

参加者の声

・ベビーカーは操作が思ったよりも難しく、バスの乗降などが大変だと感じた。それに加えて子供が泣いたりしたとき保護者は苦労すると感じた。そのため、自分がもしバスや鉄道で見かけたら手伝いたいと感じた。
・車椅子が思ったより重くて、操作が難しかった。乗ってる人が不安にならない操作方法には練習が必要だと思った。
・車椅子に乗っている側は小さな段差でも意外と怖いことが分かった。車椅子やベビーカーでバスを乗り降りする際は特に注意が必要で、できるだけ揺れないようにするのがとても難しそうだと思った。
・普段の生活では全く気にならないほどの小さな段差でも移動の障害になることが改めて分かり、普段の生活から利用することはとても大変だと思った。

【北陸信越】バリアフリー教室　（万代シテイバスまつり）

国土交通省

日　時：令和６年９月２３日（月）　１０：００～１５：３０
場　所：万代シテイ通り（新潟市）
バリアフリー体験参加者：４５名（内訳：車いす体験３４名、高齢者擬似体験１名、視覚障害体験１０名）

実施概要

　万代シテイバスまつり２０２４でバリアフリー教室を開催しました。**バリアフリー体験**ではノンステップバスに車椅子で乗降車する体験と特殊な重りや装具を着けてバスに乗降車する高齢者疑似体験を実施しました。また、見えづらくなるゴーグルを着用する視覚障害体験も実施しました。
　それらの体験を通じ、障害等の有無にかかわらずお互いに支え合うことの大切さを発信しました。
　また、バスのバリアフリー設備に関するパネル展示も行いました。

会場のようす

バリアフリー体験参加者の感想

（車椅子体験）
・車椅子でもバスに乗れることをみんなに知ってほしい。　・自力では乗り降りできないことに気づいた。
・車内の車椅子専用スペースが快適に感じた。
（高齢者体験）
・身体の負担が大きいと日常の動作に不自由するので、周りのサポートが重要。
（視覚障害体験）
・（ゴーグルをかけると）見えない色があり、書かれているものが何か分からない。　・こんな風に見えると思うと、不安。

【北陸信越】バリアフリー教室　（新潟市立中之口東小学校）

国土交通省

日　時：令和６年１０月１８日（金）９：３５～１１：５５
場　所：新潟市立中之口東小学校
主　催：北陸信越運輸局
協　力：西蒲区社会福祉協議会、新潟交通観光バス株式会社
対象者：新潟市立中之口東小学校　４年生児童（１６名）

〇実施概要

新潟市立中之口東小学校の児童を対象にバリアフリー教室を開催しました。

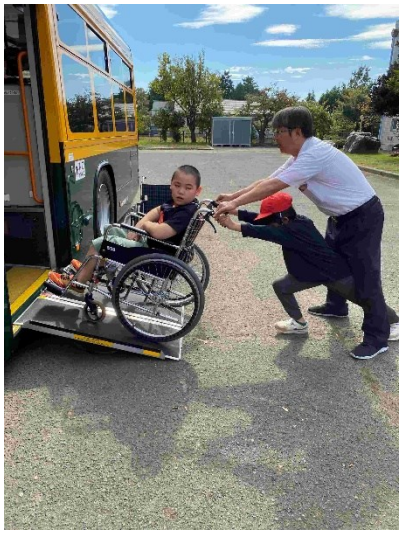
児童たちは、車椅子を使って校内施設とバス乗降時のバリアフリーを体験しました。それぞれがペアを組んで車椅子の使用者役と介助者役に分かれ、使用方法、バス乗降時の介助方法や車椅子を固定する装置の説明を受け、普段の生活で車椅子を使用する方にとってどのような支援が必要になるか等を学んでもらいました。

〇参加した児童の感想（抜粋）

車椅子で段差を登るのがむずしかったです。バスに乗る時と降りる時も力がいるからむずかしかったです。人のことを考えることがよくわかりました。困っている人がいたら助けようと思います。

僕は車椅子を押して、乗って、福祉の重要性がよく分かりました。車椅子での生活が普通の人よりとても難しいことを実感しました。また、段差の大きいところで車椅子を上げるのはとても難しかったです。車椅子に乗る人には、とても親切に、丁寧に対応する必要があると思いました。

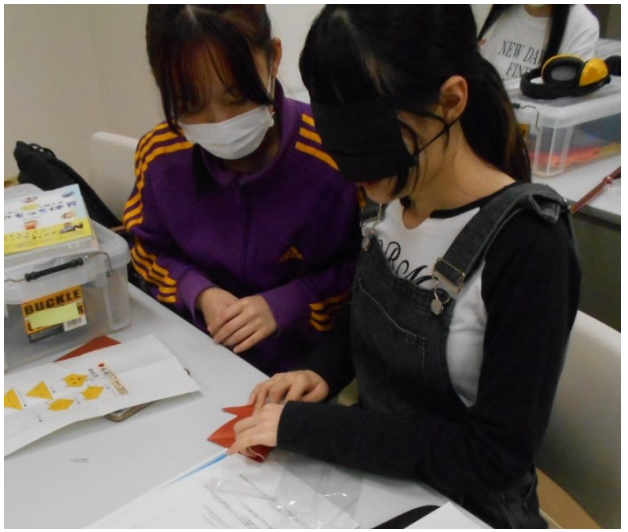
車椅子に乗っている人は大変だなと思いました。でも色々な人が手伝ってくれたりしたので、温かい気持ちになりました。階段を登ったり、降りたり、出来ないけど学校にもバスにもスロープがあって、便利だなと思いました。困っている人に声をかけるのは勇気が必要だけど、少しでも助けられるように頑張りたいです。



【北陸信越】バリアフリー教室（富山短期大学 幼児教育学科）

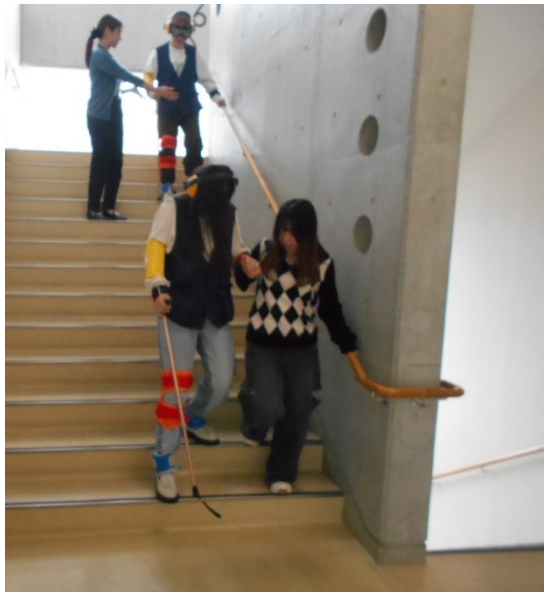
国土交通省

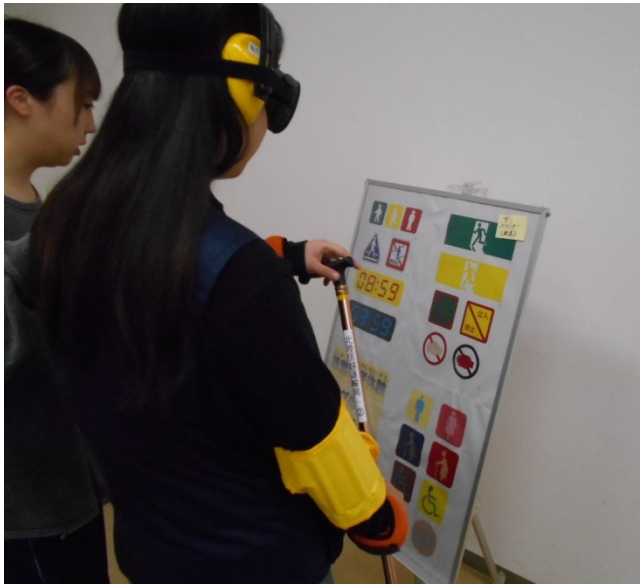
日　時：令和６年１０月２３日（水）１３：１０～１４：４０
　　〃　　１４：５０～１６：２０
場　所：富山短期大学
主　催：北陸信越運輸局
対象者：富山短期大学幼児教育学科生（計７９名）



実施概要

　富山短期大学幼児教育学科の学生を対象にバリアフリー教室を開催しました。
　バリアフリー法、障害者差別解消法に関する講話の後、高齢者疑似体験や、視覚障害者疑似体験、車椅子体験（福祉車両等乗降、介助）をおこない、心のバリフアリーの体現に向けて、障害者や高齢者の気持ちを体験するとともに、声かけなどのコミュニケーションの重要性を学びました。





【北陸信越】バリアフリー教室（富山短期大学 幼児教育学科）

国土交通省

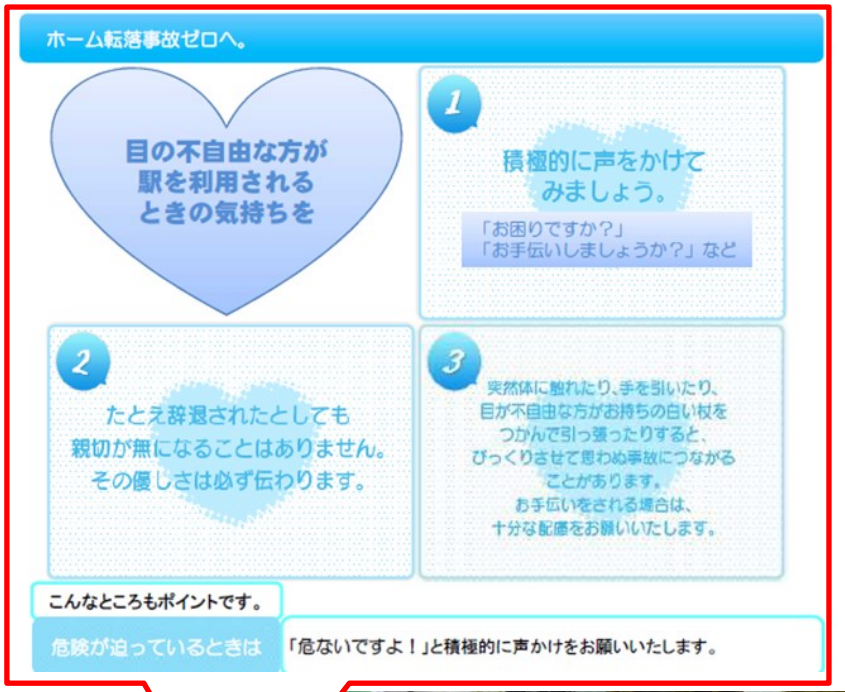
【北陸信越】バリアフリー教室（第３１回鉄道の日記念イベント）

日　時：令和６年１０月２６日（土）１０：００～１６：００
場　所：ＪＲ新潟駅南口広場
主　催：第３１回「鉄道の日」北陸信越地方実行委員会
参加者：延べ３，９００名（イベント来場者）

「第３１回鉄道の日記念イベント」が新潟市で開かれ、会場であるＪＲ新潟駅南口広場では、管内鉄道事業者等によるブース出展をはじめ、様々な催しがおこなわれ、多くの鉄道ファン、家族連れで賑わいました。

北陸信越運輸局も「バリアフリー体験コーナー」を設け、老人性白内障になるとどのように見えるか体験できるゴーグルを用いたコーナーや、線状ブロック、点状ブロックとともに、鉄道イベントにちなんで「内方線付き点状ブロック」を組み合わせたコースを設置し、白杖を用いて歩いてみる体験コーナーを設置しました。

大人から子供まで多くの方に体験いただき、内方線付き点状ブロックの機能などそれぞれのブロックが果たす役割を理解いただくとともに、各種体験を通して目の不自由な方が駅を利用されるときの気持ちを体験してもらうことで、声かけを通したホーム転落等の事故防止への啓発に繋げました。



【北陸信越】バリアフリー教室　（小松市立粟津小学校）

国土交通省

日　時：令和６年１１月２５日（月）
　　１３：３０～１５：００
場　所：小松市井口町公民館
主　催：北陸信越運輸局
協　力：石川県バス協会、北鉄加賀バス株式会社
対象者：小松市立粟津小学校　４年生児童（１４名）

〇実施概要

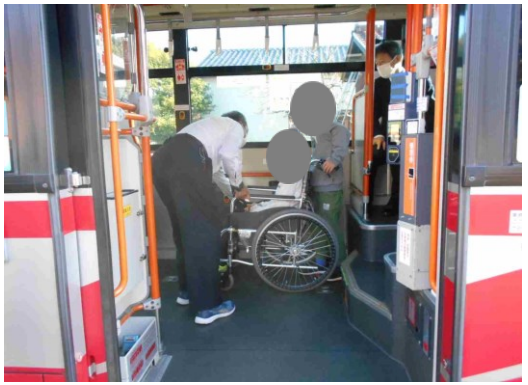
小松市立粟津小学校の児童を対象にバリアフリー教室を開催しました。

児童たちは、車椅子を使ってバス乗降時のバリアフリーを体験しました。それぞれがペアを組んで車椅子の使用者役と介助者役に分かれ、使用方法、バス乗降時の介助方法や車椅子を固定する装置の説明を受け、普段の生活で車椅子を使用する方にとってどのような支援が必要になるか等を学びました。また、バスの車内では視覚障害体験ゴーグルを着けて、身の回りのものが見えにくくなった状態を体験し、視覚障害のある方にとっての必要な支援を考えました。

～バスの乗り方について（講義）～

バリアフリー教室と同時に北鉄加賀バス株式会社様から児童に対して、バスの乗り方や支払い方法など指導いただきました。

実際にバスに乗って整理券の取り方や運賃表の見方も教えてもらいました。



中部運輸局の主な取組
「心のバリアフリー教室」開催について（令和6年度）①

社会福祉法人瀬戸市社会福祉協議会と連携し、瀬戸市内の小学４年生から中学３年生を対象とした「こどもふくし体験きゃらばん」を開催しました。

【概要】

開催日程　：令和６年８月６日（火）
開催場所　：瀬戸市社会福祉保健センター（やすらぎ会館）
主　　催　：中部運輸局
協　　力　:社会福祉法人瀬戸市社会福祉協議会、
　　独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）、
　　名鉄バス株式会社、
参 加 者　：小学４年生から中学3年生　２０名

【実施内容】

独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）や視覚障害者の方からの講話いただき、バリアフリークイズや車いすやアイマスクを使って低床バスの乗車体験を行いました。
参加した学生からは、「実際に体験して困っている事が分かった。もし見かけたらお手伝いをしたいと思いました」という感想もあり、体験を終えて、バリアフリーの心が芽生えているようでした。

小学4年生を対象に静岡県の東小学校で「バリアフリー教室」を開催しました。

【概要】

開催日程　：　令和６年１０月２４日（木）
開催場所　：　三島市立東小学校（静岡県）
主　　催　：　中部運輸局静岡運輸支局
協　　力　：社会福祉法人三島市社会福祉協議会
　　株式会社東海バス、三島市
参 加 者　：　小学４年生　５８名

【実施内容】

視覚障がい者の方から講話をいただいた後、各グループに分かれて、体育館に設置したコースをまわる車いす体験、低床バスを使った、車椅子の人が乗降するためのスロープの使用や乗車後の車椅子の固定などの体験、バリアフリークイズなどに取り組みました。初めて経験した事ばかりで、驚いたり対応に困ったりしている様子が見られましたが、前向きに学び考えようとする積極的な姿勢を見ることができました。

中部運輸局の主な取組
「心のバリアフリー教室」開催について（令和6年度）②

開催日程 ：令和６年１１月７日（木）
開催場所 ： 坂井市立兵庫小学校（福井県）
主　　催 ： 中部運輸局
協　　力 ： 社会福祉法人坂井市社会福祉協議会、
　　京福バス 株式会社
参 加 者 ： 小学４年生　１５名

下肢障がいの車椅子ユーザーの方から講話をいただいた後、各グループに分かれて、
おもりやアイマスクを装着した疑似体験、体育館に設置したコースを車椅子介助でまわる車いす体験、低床バスを使用した車椅子乗降体験に取り組みました。
子供たちは、安全に歩くために、どのような声かけや接し方をしたら良いのか考えながら、様々な体験に参加していました。

開催日程 ： 令和６年１１月８日（金）
開催場所 ： 坂井市立加戸小学校（福井県）
主　　催 ： 中部運輸局
協　　力 ： 社会福祉法人坂井市社会福祉協議会、
　　京福バス 株式会社
参 加 者 ： 小学４年生　２１名

障がい者の方に講話をいただいた後、各グループに分かれて、視覚障害体験、
車いす体験（ノンステップバス乗降体験含む）に取り組みました。
目隠しをした状態で名前を書く体験を実施した際、子供達からは「目が見えていないと字を書くことも大変なことが分かった」と行った感想がありました

開催日程 ： 令和６年１２月１３日（金）
開催場所 ：名古屋市立本地丘小学校（愛知県）
主　　催 ： 中部運輸局
協　　力 ： 社会福祉法人
　　名古屋市中区社会福祉協議会、
　　名鉄バス 株式会社
参 加 者 ： 小学５年生　９名

まず、各グループに分かれて、体育館に設置した視覚障害体験コースを介助者・体験者を交代しながら歩いたあと、階段に移動し、視覚障がいの方に実際に降りたり登ったりする様子を実演してもらい、それぞれが交代しながら目をつむって階段の上り下りを体験しました。その後、視覚障がいの方に普段の生活の様子などをお話していただき、じゃがいもの皮むきの様子なども見せていただきました。盲導犬についての説明もしてもらい、子ども達からは「当事者の方々の苦労や工夫がよく分かった」「盲導犬の役割がよくわかった。」「お仕事中は触ったり餌をあげたりしてはいけないことがわかった」「点字ブロックが2種類あるのは初めて知った」といった感想がありました。

【近畿】バリアフリー教室による「心のバリアフリー」の推進

国土交通省

令和６年度　開催実績　１４件（内訳：大阪２、京都３、兵庫３、奈良２、滋賀４）

開　催　地	場　所（イベント名）	日　程	対　象	参加人数	先生	主　催
京都府 京都市	梅小路公園 （バスまつり）	6月9日	イベント来場者 （お子様連れファミリー）	10名※	－	近畿運輸局
兵庫県 姫路市	姫路市立 船場小学校	6月25日	小学生	80名	3名	近畿運輸局
滋賀県 草津市	学童保育 のびっ子大路	7月29日	小学生	65名	4名	近畿運輸局
滋賀県 守山市	学童保育 まほろば児童クラブ	8月27日	小学生	38名	5名	近畿運輸局
大阪府 高槻市	高槻市立 芝谷中学校	①9月11日, ②1月10日, ③2月14日	中学生	27名	2名	近畿運輸局
大阪府 藤井寺市	大阪府立 藤井寺工科高等学校 （定時制）	9月11日	定時制高校1年生	20名	8名	近畿運輸局
兵庫県 姫路市	姫路市立 城西小学校	10月7日	小学生	77名	4名	近畿運輸局
滋賀県 彦根市	河瀬地区公民館	10月10日	地域の住民	16名	3名	近畿運輸局
京都府 宇治市	京都文教大学	①10月10日, ②10月17日, ③10月31日	大学生	19名	－	宇治市
奈良県 香芝市	香芝市立 関屋小学校	10月31日	小学生	63名	－	香芝市
京都府 相楽郡精華町	精華町立 東光小学校	11月15日	小学生	65名	－	精華町
奈良県 大和郡山市	大和郡山市立 矢田小学校	11月28日	小学生	85名	4名	近畿運輸局
滋賀県 東近江市	東近江市立 湖東第一小学校	12月10日	小学生	23名	2名	近畿運輸局
兵庫県 姫路市	姫路市立 中寺小学校	12月19日	小学生	71名	3名	近畿運輸局

※バスを使用したバリアフリー教室の参加者数。この他ブースを出展し、バリアフリークイズや車椅子体験、チラシ配布等を併せて実施。

【参加者感想】

・障害のある人の気持ちになって考えて、困っている人を見かけたら「お手伝いしましょうか」と声をかけたい。

・心のバリアフリーは障害のある人だけでなく、私達の問題でもあることが分かった、

・当事者と身近に話せる、直接話を聞くことができる点が良かった。

【啓発活動の輪を広げるための取組】

・できる限り多くの先生に参加を働きかけ、体験補助等にも積極的に先生が参加

・自治体にバリアフリー教室の資料を提供し、自治体主催でバリアフリー教室を実施

・学校の先生方が多数集まる会議でバリアフリー教室に関する資料を配付

・バリアフリー教室の保護者参観を実施

河瀬地区公民館でバリアフリー教室を開催

令和６年１０月１０日（木）滋賀県彦根市にある河瀬地区公民館において、地域にお住まいの方々１４名を対象にバリアフリー教室を開催しました。

今回は「心のバリアフリー」についての講義を行った後、車椅子の乗車・介助体験と視覚障害者疑似体験を実施しました。講義では心のバリアフリーを広めて、誰もが住みよい社会にするためには役所や公共交通機関だけでなく、社会に住む私たち一人ひとりの協力が不可欠であるということを学びました。また、体験では実際に車椅子に乗った人を介助をしたり、アイマスクをつけて歩いてみたりすることによって、障害への理解を深めるとともに、手助けする際の声かけやコミュニケーションの大切さを学びました。

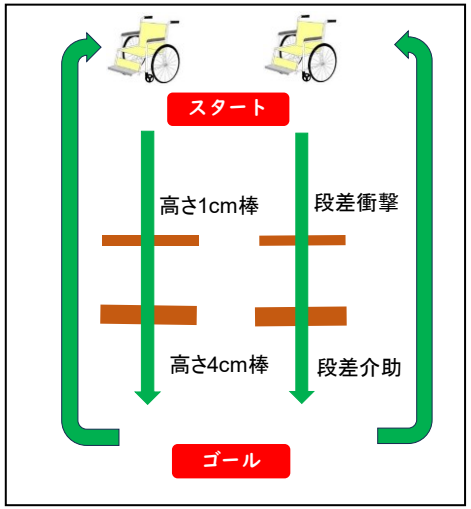
参加した方からは、「相手の立場に立ってみると分からないことだらけ。良い経験だった。」「たった1cmの段差でも大変。そしてアイマスクをかけていると何も見えないので声かけしていただいて安心しました。」等様々な感想が寄せられました。

令和6年10月10日（木）14:00～15:00

●挨拶
●講義（心のバリアフリーについて）（20分）
●車椅子体験（20分）
〈乗車・介助体験（当事者＆介助役）〉
スタート→高さ1cm棒（段差衝撃）→高さ4cm棒（段差介助）→ゴール
●視覚障害者疑似体験（15分）
スタート→ジグザグ→狭い道→椅子に座る→ゴール
●まとめ（5分）

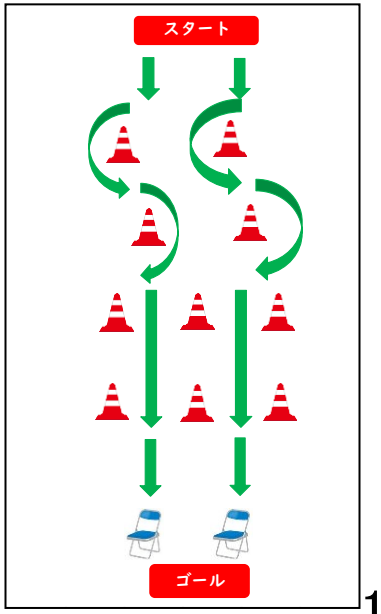
車椅子体験

木の棒を使って段差（1cm、4cm）の介助を体験。前輪上げのコツなど車椅子介助の基礎を学びました。



視覚障害疑似体験

ジグザグ歩行、狭い道、椅子に座る際の介助を体験。案内する際のコミュニケーションの方法を学びました。



【近畿分科会】乗船中の避難誘導に関する意見交換会【概要】

近畿地方整備局　近畿運輸局
神戸運輸監理部　大阪航空局

近畿分科会では令和3年度にフェリーの体験乗船、令和5年度に新造船の見学を実施してきた。令和6年度は「すべての乗船者が安全に避難できる態勢を構築し、障害の有無にかかわらず、誰もが安心して利用できる船旅の実現」を目的として、フェリー事業者との意見交換会を開催。障害当事者委員とフェリー事業者が避難誘導をテーマに意見を交換した。

●実施日：令和6年10月22日（火）
●場　所：大阪合同庁舎第4号館2階共用会議室
●参加者：移動等円滑化評価会議近畿分科会、フェリー事業者8者（近畿を発着する船舶）

➢ 避難の流れ【事業者から説明】

・カーフェリーなどの船舶において火災、衝突などが発生しても、船の構造上すぐに沈没、転覆はしない。すぐに逃げなければいけないという訳ではなく、かなり時間的余裕がある。船から外に逃げ出すのは本当の最終手段。発災時は、旅客に対し状況報告の放送を行う。「短7回長1回」の信号は退避準備として旅客を集めるときに使用するもので、この信号即総員退船ということではない。

➢ フェリー事業者による取り組みの例　（ ）は障害特性

【予約時の確認】
予約時（Web予約も含む）に車椅子有無や船内生活の介助等について伺い、あらかじめ把握できるよう努めている。

Q1. 車椅子はご利用ですか？もしくは貸出を希望されますか？
Q2. 乗船・下船の際や船内移動の際にお手伝いが必要ですか？
Q3. 盲導犬・介助犬・聴導犬等補助犬をお連れですか？
Q4. 酸素ボンベなどの医療機器を使用されていますか？
Q5. 車をご自身で運転もしくは同乗して乗船を希望されますか？
Q6. 歩行がご不自由で一般の方より優先乗船を希望されますか？

主な意見
（肢体）多様な障害を持っている方がいるので、さらに質問の区分を増やすなど、その方にあった対応をお願いしたい。

【発光フラッシュ機器】
聴覚障害の方が個室にいる場合、放送やノックが聞こえないため、乗組員が解錠して周知するが、部屋を開ける前にお知らできるよう発光フラッシュ機器の貸し出しを開始した。

主な意見
（聴覚）ドアを開ける前の周知としては有効であり、心構えができる。
就寝時等は気づかないためフラッシュだけではなく、振動もあればなおよい。ホームページに機器の動作が分かる動画をつけて欲しい。

【フリップボード】
フリップボードを用意しており、避難の情報伝達は口頭とフリップボードを併用する。

主な意見
（発達）アナウンスだけではなく、目視でわかることで安心できる。比較的軽度の障害者であっても漢字にルビがあった方がよい。
（高齢）高齢になると、耳からの情報だけでなく、文字やピクトグラムなど目でも確認できると安心できる。
（精神）ジェスチャーも添えるとさらに良い。
（聴覚）手話（手振り身振り）などのコミュニケーションの視点もある。暗いところでも見えるのか気がかり。

【近畿分科会】乗船中の避難誘導に関する意見交換会【意見詳細①】

➢ 障害当事者　（　）は障害特性

（肢体）クルーズ船に乗船した時、最初に避難訓練があった。
避難のポイントが事前にわかると安心につながるので、ホームページなどで発信してはどうか。

（肢体）各事業者が避難の方法などしっかり考えているのはよく分かった。
実際に運用したときに本当に避難できるのか。
2021年の近畿分科会の乗船体験の際、に実際には客室のドアが重かったり、
客室によっては車椅子の回転が難しく自由に動けないところもあった。
救命胴衣をしっかり着用すること難しかった。
当事者を交えた避難訓練などにも一緒に取り組めたらいいと思う。

（視覚）発災時、周囲の状況を確認することができないため、状況の説明をお願いしたい。
日頃から視覚障害者の移動に関して勉強しておいていただきたい。

（聴覚）私自身は補聴器をしても非常放送の聞き分けはできない。観光船では放送内容がわからないので楽しめないところがある。
食事の時間など、放送による情報を全く得ることができず、いざという時にどのように情報提供があるか不安がある。
非常放送が聞こえない、ドアのノック音がわからないということを理解いただいているということが大事。
1つでも2つでも情報提供、安全確保のツールを増やしていただきたい。

（知的）重度の障害の方の場合、介助者が付き添っているので、非常時の利用などを介助者へ適切な情報をお伝えいただきたい。

（精神）精神障害者には予期不安が多いが、火災や衝突があってもすぐに逃げるわけではないと聞いてすごく安心感が高まった。
乗船前にネット等で避難経路などが知れると安心につながる。
事前説明には、ルビやイラスト、障害によっては、動画もあればよりイメージできると思う。
環境適応が難しい精神発達障害者向けに、事前に予約すれば、船に乗って最初に避難経路を体験できる、慣れておくといった事も必要かと思う。反動で強い疲労を感じる事があるため、避難後に休める場所の用意、そのアナウンスも大切だと思う。

（高齢）当事者と一緒に訓練をすることで、どこが難しいとか、お手伝いが必要だとかが分かり、スムーズな避難に繋がるのではないかと思う。避難訓練の情報を船内で映像（手話付き）として流せば安全につながる。

（LGBTQ）乗船手続きに性別が必要な乗り物であり、事故公表時にアウティングになるのではと不安を感じる。

【近畿分科会】 鉄道における異常時の案内誘導に関する意見交換会

近畿地方整備局　近畿運輸局
神戸運輸監理部　大阪航空局

近年、異常時（台風・大雪等の自然災害）における鉄道事業者が求められる乗客対応の中で、特に「異常時の障害当事者への必要な案内等についての情報交換」を目的として、意見交換会を開催。アクセス関西ネットワーク（障害当事者団体）と鉄道事業者が異常時の案内誘導をテーマに意見を交換した。

●実施日：令和7年1月28日（火）
●場　所：大阪合同庁舎第4号館2階共用会議室　※WEB併用
●参加者：移動等円滑化評価会議近畿分科会、アクセス関西ネットワーク、鉄道事業者

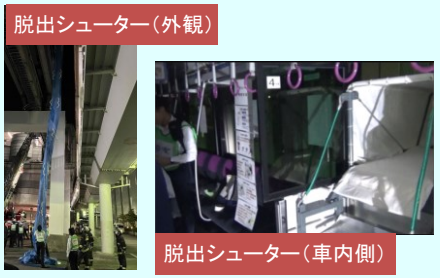
大阪モノレールの取組

■2024 年度 非常時合同訓練の実施

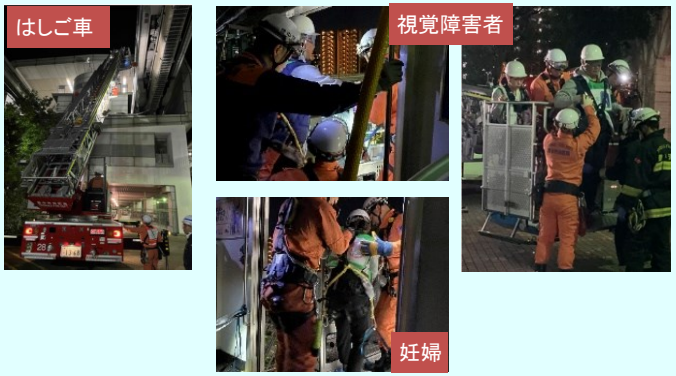
参加機関：大阪モノレール、関連会社、警察、消防、土木事務所
目　　的：列車が前後に移動できない駅間停車となった場合において、関係機関と連携した乗客救出や復旧作業の習熟度を高め、非常時における対応力を強化する。
訓練内容：降下救出、レスキュー救出訓練
　　被害状況の確認及び運転再開に向けた設備・車両点検訓練

【参考】安全報告書2024
https://www.osaka-monorail.co.jp/company/safety/pdf/anzen_2024.pdf

脱出シューターによる降下救出

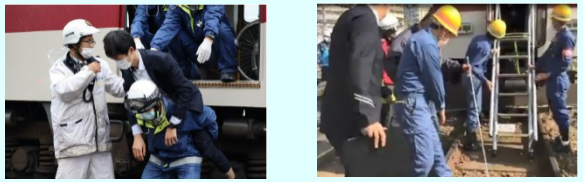


はしご車によるレスキュー救出



近畿日本鉄道の取組

■事故・災害対応復旧訓練における
身体の不自由なお客様の避難誘導方法の訓練

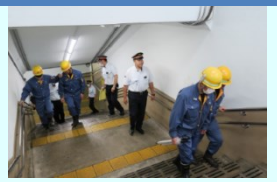


警察や消防と合同での事故・災害対応復旧訓練において、社員が負傷者やお身体の不自由なお客様役になって、お声かけや避難誘導方法を含む訓練を実施。

■社員教育

車椅子のお客様対応訓練

目の不自由なお客様対応訓練



目の不自由なお客様や車いすご利用のお客様の立場に立ったご案内や介助が行えるよう、社員が目の不自由なお客様や車いすご利用のお客様役を交替で行いながら社員に対して教育・訓練を継続的に実施。

■障害当事者団体との協働

●橿原神宮前駅
　線路歩行訓練・踏切道設備案内
　（奈良県視覚障がい者団体）
●天理駅
　駅ホームや鉄道車両を活用した視覚障害者の歩行訓練の実施（日本歩行訓練士会）

【近畿分科会】 鉄道における異常時の案内誘導に関する意見交換会

※(　)は障害特性。
※色枠はWEB参加者。

➢ 鉄道事業者からアクセス関西ネットワークへの質問

Q 手動車椅子への移乗
電動車椅子は重量があり運搬できない場合は、こちらが用意する手動の車椅子での避難誘導は差支えないか。

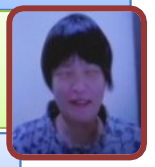
A
・座位保持ができる人/できない人、短時間なら移乗できる人/短時間でも移乗できない人、など様々。
・ケースバイケースなので一概に言うことは難しいが、本人の声を聴くということを基本にしてほしい。
・座位保持できない人の移乗に備えて、例えば汎用性のある固定ベルトやストレッチャータイプの車椅子も用意しておくと良いと思う。(肢体)

Q 異常時の降車移動
故障等により駅間で停車した車両からの避難誘導の際、安心して降車できる方法は何か。(非常梯子による降車や座席シートを活用した降車など)

A
・障害種別や程度が人によって異なるので、先ほどと同様ケースバイケースになってしまうが、どういった避難誘導(降車方法)が良いかを障害当事者と話し合う事がやはり大事だと思う。(肢体)

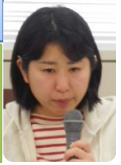
Q 視覚障害の方への告知
視覚障害の方に対し、放送以外で効果的な告知方法があったらご教示いただきたい。
現状の告知方法としては、WEB媒体(HP、SNS、アプリなど)、改札案内表示装置、駅構内での急告板設置、駅・車内における放送、プレスリリース、沿線情報誌、ポスター掲出などがあるが、視認いただくものばかりであるため、視覚障害者にお伝えできる方法としては構内放送に限られてしまっている。

A
・「緊急時」と言っても、レベルは様々だと思う。例えば、車内火事など一刻を争うときは、車内放送や直接の声掛けで誘導が必要になる。
電車の運休といった情報は、駅アナウンスや乗換えアプリなどで情報収集している。
視覚障害者のなかでも使っているツールは様々なのでぜひとも色んな媒体で情報発信をしてほしい。(視覚)



Q 情報アクセシビリティ【駅構内】【車内】
異常事態発生時に一番知りたい情報は何か。現状は、駅放送(自動及び係員)、車内放送、デジタルサイネージ掲示、文字(テロップ)伝達装置を使用。

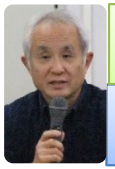
A
・聴覚障害の人はどのような異常事態が起きたのかが分からないため、情報提供がなされないと係員や他の乗客に助けを求めることもできなくなる。
電車が止まったときは目に見える形(電光掲示板やHPなど)で、何が起きているのか、復旧にどれくらい時間がかかるのか、避難が必要かどうか、といったことを教えて欲しい。(聴覚)



➢ アクセス関西ネットワークから鉄道事業者への質問

Q 避難訓練(誘導)を実施しているか。そこに障害者は参加しているか。

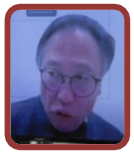
A
・避難訓練自体は年に1回実施しているが、障害当事者が参加する形では実施できていないので、今後の課題としたい。
・大規模な避難訓練は年に1回主要駅で、それ以外にも年に2～3回各駅で実施している。その際、地域の障害当事者団体にご協力いただいているケースもある。



Q 階段で、車いす介助(車椅子を担ぐ)の経験はあるか。また、そのような研修をしているか。

A
・過去には研修を実施していたが、エレベーター普及や研修時のケガ発生の懸念から現在では実施していない。
・今でも実際の業務で車椅子を担ぐことはある。エコモ財団の「交通サポートマネージャー研修」でも、車椅子の担ぎ方について研修を受けている。

【近畿分科会】 鉄道における異常時の案内誘導に関する意見交換会



➢ 障害当事者からのコメント
・(肢体)災害が起きた場合に、エレベーターやエスカレーターが止まることを忘れがち。防災訓練が普段から必要。
・(肢体)災害時について、電気も止まるので、呼吸器を使っている人は長時間止められると困る。また、トイレについてもどう対処するか考えていかないといけない。
・(聴覚)平常時から情報を届ける体制構築が肝要。駅名看板が少ない、運行変更、払い戻しの案内など、平常時も文字情報の案内が足りていない。
・(聴覚)ジェスチャーを交えてのコミュニケーションも有効である。
・(LGBTQ)事故や災害が起きたとき、様々な性別の状態や家族形態があることを念頭に本人の意思を尊重して対応して欲しい。性別やセクシャリティなど勝手に周囲に漏れないように個人情報の取扱いに緊急時も含めて配慮して欲しい(プライバシー保護、アウティング防止の観点)。

➢ 鉄道事業者からのコメント
・車椅子のお客様への応対については備付けの簡易車椅子を使うこととしているが、座位保持ができない人まで想定できていなかった。今後の教育に活かしたい。
・情報提供のあり方は、掲示板、SNS、サイネージといった現状の方法が全てでは無い。より多くのお客様に情報を届ける方法を探っていきたい。
・異常が発生したときには、どういった障害を持っているのか、何を求めているのか、についてコミュニケーションを通じて把握することが大事だと再認識した。
・社内研修に障害当事者に講師として参加してもらうことも検討していきたい。
・当社は駅設備などハード面については他社と比べると追いついていない部分もあるが、足りていない部分はソフト面で補っていきたいと思う。
・お客様の困りごとに対して何ができるか、他の鉄道会社とも情報共有をしつつ引き続き検討していきたい。地方自治体や団体の声も聞きながら勉強していきたい。
・座位保持のためのベルトが必要であること、聴覚障害がある人に対してはジェスチャーが有効であるなど、意見交換会で得た情報を社内訓練で活かしていきたい。

➢ 学識者からのコメント
・アナウンスの手段に関する議論があったが、アナウンスの伝達内容についても当事者参画で今後考える必要があると思う。
・アクセス関西ネットワークとの意見交換会は近畿ならではの取組で伝統あるもの。全国波及を期待したい。
・意見交換会を通じて、事業者横並びで先進的な情報の共有ができることは素晴らしい。
・普段できないことは異常時にも絶対にできない。シビアな状況を想定して訓練に取り組んでいただきたい。

➢ 近畿分科会委員からのコメント
・たくさんの鉄道事業者に参加いただいたことをうれしく思う。
・災害訓練などの取組は今後も継続していってほしい。その際、障害当事者や地域住民にもお声掛けいただき、一緒に取組を進めていきたい。

・鉄道事業者の取組紹介にとどまらず、障害当事者と鉄道事業者双方間で質疑応答が行われ、活発な議論が展開された。
・障害当事者にとっては困りごとや思いを鉄道事業者に伝える機会となり、鉄道事業者にとっては多くの気づきを得る機会となった。
→今後も当事者参画や情報共有を継続することが、鉄道のバリアフリー化推進にとって重要。

【中国分科会】バリアフリー教室の実施①（安田女子大学バリアフリー教室）

○日　時：令和6年10月24日（木）13:00～15:40
○場　所：安田女子大学
○参加者：安田女子大学 公共経営学科 1年生 40名
○共　催：中国運輸局、安田女子大学
○協　力：広島交通株式会社
○内　容：大学生を対象にしたバリアフリー教室

◆取組のポイント◆
・実際のバス車両を利用した当事者体験
・以下をテーマにしたグループディスカッション
①当事者がバスに乗って映画を見るなら、どんな困難が想定されるか
②合理的配慮をめぐる事例で当事者が批判されたのはなぜなのか

①障害の社会モデル、心のバリアフリーについての説明 → **②バスのバリアフリー機能説明** → **③バスを使った当事者体験（車椅子、妊婦、子連れ）** → **④高齢者体験** → **⑤合理的配慮をテーマとしたグループディスカッション**

《テーマ①の意見》※一部抜粋
・車椅子だと目線が低いので、映画館の最前列でないと映画を見ることはできない
・子連れだと、上映中に子どもが泣いてしまうかもしれないので、防音の個室がほしい
・券売機の操作を高齢者でもわかりやすいようにしてほしい

《テーマ②の意見》※一部抜粋
・「合理的配慮」という言葉や、事業者が義務を負うことに対しての認知度が低い
・一人一人の価値観が異なるため、「合理的配慮」と「過重な負担」の範囲の線引きが難しい

→学生に対し、「建設的対話」の重要性を伝えた

《参加学生からの感想》
・障害の一日体験をして色んなとこに行ったら何が不自由なのか想像だけではわからないことがわかるため啓発につながると思います。
・実例をもとにディスカッションをした点が、いつもの生活に当てはめて考えやすかったのでよかったです。
・コミュニケーションをとりながら、誰かの支えになれる ような心の豊かさを持っていたいと思いました。
・子供連れ体験をしてベビーカーを持っていると乗り降りも大変で、乗ってからも周りに迷惑をかけないようにと考えるのが大変だと思いました。

【中国分科会】サンフレッチェ広島ホームゲームにおけるブース出展

○日　時：令和６年11月3日（日）10:30～13:00
○場　所：エディオンピースウイング広島　１階場外円形広場
○参加者：スタジアム来場者の皆様（500名以上！）
○主　催：中国運輸局　広島市
○協　力：株式会社サンフレッチェ広島
○内　容：試合会場にブース出展し、障害の社会モデルや心のバリアフリーに関するクイズ・展示を実施

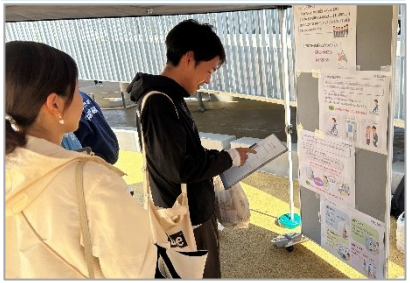
◆取組のポイント◆
- **(株)サンフレッチェ広島、広島市、中国運輸局の3者申合せの取組として実施**
- **バリアフリーへの関心の有無や老若男女を問わず多くの方への啓発に注力**

SNSによる用語の啓発・イベントの告知

ブースの様子

エディオンピースウイング広島のバリアフリー設備紹介

“障害の社会モデル”“心のバリアフリー”の説明



場外大型ビジョンによる”心のバリアフリー”の啓発

参加者がバリアフリークイズに取り組む様子

《参加者からの感想》
・”障害の社会モデル“、”心のバリアフリー“について初めて知った。
・バリアフリーとは段差をなくすだけではないことが分かり、勉強になった。

《総括》
・ホーム、アウェイ問わず多くの来場者に参加いただき、バリアフリーを広く啓発できた。
・中国運輸局、広島市のバリアフリーに関する取組を知っていただけるきっかけとなった。

【中国分科会】バリアフリー教室の実施②（第25回ひろしまバスまつり）

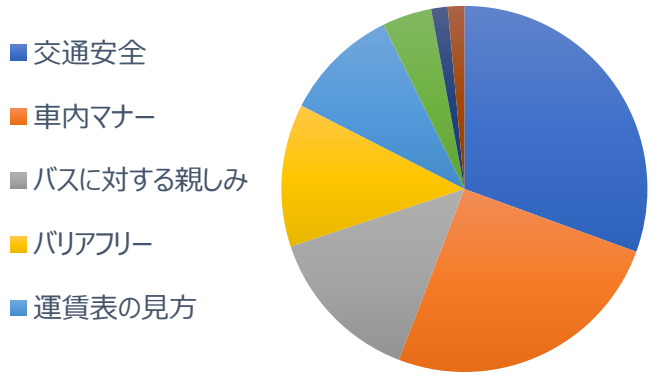
○日　時：令和6年12月1日（日）9:30～15:30
○場　所：広島市中小企業会館
○参加者：主に未就学児、小学生
○主　催：中国運輸局(※)
　　芸陽バス株式会社 広島電鉄株式会社 広島交通株式会社
　　広島バス株式会社 HD西広島株式会社 中国JRバス株式会社(順不同)
○内　容：以下のとおり※一部抜粋

◆取組のポイント◆
・多数の地域バス会社と連携
・公共交通の利用促進とバリアフリーの啓発を同時に実施

※ひろしまバスまつりの主催は、
ひろしまバスまつり実行委員会および広島県バス協会

バスの乗り方説明	バス車内のマナーの説明	バリアフリー設備の説明（スロープ）	バスの乗降体験	バスに関連するバリアフリークイズの実施

《アンケート結果》
今回の教室で学べたことはなにか。



《参加者からの感想》
・日頃バスに乗ることがあるが、何故静かにするかなどの説明が良かった。
・マイク(車外のインターホン)の使い方は、私自身も分からなかったので勉強になりました。
・子どもが楽しかったと大変喜んでいました。ありがとうございました。
・車イスが実際に見れてよかったです。

《総括》
・小さなお子様を対象としていたが、一緒に参加した大人もバスのバリアフリーについて知る機会となった。
・多くの親子連れの方々に参加いただき、公共交通の利用促進とバリアフリーの啓発を広く実施することができた。

【四国分科会】東予港でバリアフリー教室・フェリーの乗り方教室を開催しました

国土交通省

概要

名称　：楠河小学校バリアフリー教室・フェリーの乗り方教室 in オレンジフェリー
日時　：令和6年11月1日金曜日　13時40分～15時10分
場所　：東予港 おれんじおおさか船内
参加者：西条市立楠河小学校5・6年生30名
主催　：国土交通省四国運輸局
協力　：四国開発フェリー株式会社、社会福祉法人西条市社会福祉協議会、CIL星空
協賛　：四国旅客船協会

車いす利用者の方の講義

講師：CIL星空代表　井谷様

「障害の社会モデル」の考え方についてお話しいただき、障がいは社会の側にあり、周りの環境の変化や手助けによって乗り越えられることを学びました。

車いす利用者疑似・介助体験

講師：社会福祉法人西条市社会福祉協議会

車いすの操作方法を教わった後、段差に見立てた障害物や、バリアフリー化された船内のエレベーターや廊下の移動を車いすで介助・自走していただき、車いす利用者の方の移動の難しさや、介助時にどうすれば安心してもらえるかを実感しました。

フェリーの乗り方教室

講師：四国開発フェリー株式会社

ロイヤルやスイートといったまるでホテルのようなグレードの客室や、入り口の広いバリアフリー客室等についてもご説明いただきました。また、普段は入ることができないブリッジにも特別に見学させていただき、色々な設備に興味津々の様子でした。

児童の皆さんからの感想

・その人がしょうがいじゃなくまわりがしょうがいということがわかった。
・介助の人は、車いすの前のタイヤをうかせるのにけっこう力がいるし、車いすを自分で運転するのは少しのだんさでもこわかったです。
・フェリーやバリアフリーの工夫は、とてもしっかりしていてすごかったです。とくにへやの入り口の広さが、車いすの人のためにすこし広くなっているというのが、車いすにのっている人にとってとてもありがたいと思いました。

【四国分科会】オレンジフェリー船内見学

国土交通省

◆四国分科会委員であるCIL星空さんを講師として招いたバリアフリー教室とあわせて、四国開発フェリー株式会社さんの案内のもと船内（おれんじ　おおさか（2018年12月6日就航））のバリアフリー設備を見学させていただきました。

実　施　内　容

- 日時：令和6年11月1日（金）
- 場所：東予港フェリーターミナル
- 主催：四国運輸局
- 協力：四国開発フェリー株式会社
  CIL星空（四国分科会委員）
- 見学場所：おれんじおおさか船内

・デラックスシングル

幅 約65cm

蛇口のハンドルが手動式

・デラックスシングル（バリアフリー）

幅 約85cm

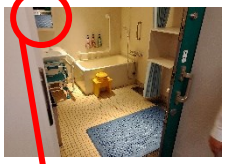
蛇口のハンドルがセンサー式

・スイート（バリアフリー）

幅 約105cm

緊急呼出ボタンを低い場所に設置

・バリアフリー浴室



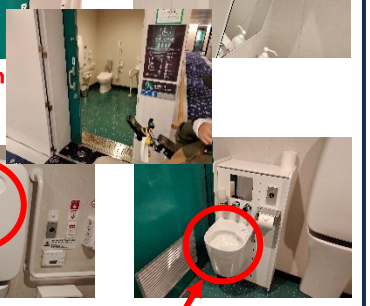
幅 約105cm

手洗い器の鏡に
角度を付けて設置

・バリアフリートイレ

コントラスト比を考慮した表示

幅 約105cm



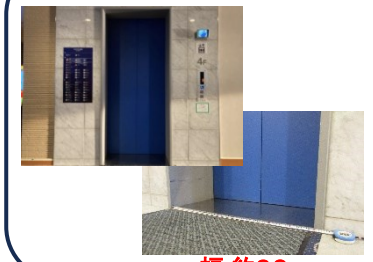
おむつ交換台設置

オストメイト設置

・バリアフリー設備周辺の
船内移動経路

幅 約180cm

・船内エレベーター



幅 約90cm

好　事　例

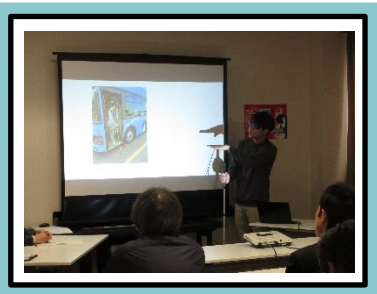
- バリアフリールームでは、入り口の幅が約85cm以上確保されており、車いすユーザーの方がスムーズに入室できる設計となっていた。その他にも室内の手洗い器がセンサー式になっていたり、緊急呼出ボタンが低い場所に設置されるなどバリアフリー化が図られていた。
- バリアフリー浴室やバリアフリートイレの手洗い器に設置されている鏡に角度を付けることで車いすユーザーの方の利便性の向上が図られていた。
- 船内の移動経路やエレベーターの幅についても、車いすユーザーの方が利用しやすい空間が確保されていた。

【四国分科会】公共交通事業者と視覚障がい当事者等を交えた意見交換

国土交通省

【実施概要】

日時：令和6年12月3日（火）
場所：ことでんバス㈱本社営業所会議室
主催：四国運輸局
参加：香川県視覚障害者福祉センター
　　ことでんバス株式会社



【バリアフリー研修】

様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う社会の実現に向けて、ことでんバス株式会社さんの従業員の方を対象に、視覚障がい者疑似・サポート体験や障がい当事者の方からの講義を実施しました。

【意見交換】

研修後には、香川県視覚障害者福祉センターの方等とことでんバス㈱さんの意見交換を行いました。
香川県視覚障害者福祉センターさんに日頃よりバス、電車を利用している障がい当事者の方からの意見・要望を収集していただき、また、ことでんバス㈱さんからも視覚に障害のある方へのサービス向上のために、乗務員の方から悩みごとや困りごとについて意見の収集を行っていただきました。

○意見交換

【香川県視覚障害者福祉センターの方等からの意見・要望】

- 白杖をもつようになってからは行き先を聞いてくれたり教えてくれることは増えたように思います。また、道路とバスの段差がないように停めてくださったり声かけしてくれ感謝しています。
- 行き先表示など見やすくしてほしい。まちなかループやレインボー循環バスのような表示だったら弱視の人は助かります。
- バスに乗車した時、盲導犬と一緒だと、空席を探すのに他のお客様に迷惑しない様に気を使います。運転席からどこが空席か教えていただくと助かります。
- 乗降時には、安全のため介助を駅員等へ必ず依頼しています。毎回丁寧に対応していただいています。ありがとうございます。引き続き、どうかよろしくお願い致します。また、その場にいる他の乗客のかたからも声をかけていただけることでとても安心しています。これについては要望ですが、駅で声かけ運動のポスターを掲示していただいています。そのような、安全な電車利用のための社会啓発の取組を今後も続けてください。ことでんには、感謝を伝えてください。
- 降車の際に歩道、縁石等の車外の状況について、呼び掛けいただけると安心して降車できる。

【事業者の従業員の方等からの意見・要望】

- 白杖をお持ちの場合は気が付きやすいですが、お持ちでないお客様もいると思います。我々が気づいていない場合には、お知らせして頂けたら大変ありがたいです。
- お客様が乗車された後、座席までの誘導などが知りたいです。また、座席に座れなかった（満席など）としたら、どのような対処をすればよいですか。
- お降りの際、交通系ICカードを所持していればカードリーダの場所を教えたり出来ますが、両替を含めて現金でお支払いする場合はどのような手伝いをしたら良いですか。
- バス案内所の窓口にチャージなど来ていただいた際は口頭でお伝えなどするのですが、イルカカードの残高が今どれ位か、残額確認は苦労されていると見受けられます。
- 混雑時などには白杖をお持ちの方に気づかないことがありますが、できる限り乗り込んでくる乗客に注意を払うように心掛けたいです。
- 後部の座席が空いている場合は案内した方がいいですか。

【四国分科会】従業員向けのバリアフリー研修を開催しました

国土交通省

概要

開催日：令和6年12月6日金曜日
場所　：高知空港旅客ターミナルビル
参加者：高知空港内事業者職員　29名
共催　：高知空港ビル株式会社
協力　：社会福祉法人南国市社会福祉協議会
　　一般社団法人福祉住環境ネットワークこうち

体験　高齢者疑似体験

南国市社会福祉協議会さんのご指導のもと、1人ずつ高齢者疑似体験セットを装着して空港内を歩行いただきました。また、それぞれの装具がどのような状態を再現しているのかご説明いただきました。
関節一つ一つの曲がりにくさや足が上がりにくいことなどにより、高齢の方の移動の困難さを実感いただき、今後の応対時に必要なサポートを考えていただきました。

講義

各障害の理解と必要な配慮について

福祉住環境ネットワークこうちの笹岡様より、障害があっても、高齢になっても、旅を楽しめるよう、当事者の方のニーズやコミュニケーションをとる際のツール等をご説明いただきました。そして、何よりもおもてなししたいという気持ちをもって接するのが大切だと感じました。

障害者差別解消法について

令和6年4月より事業者の皆さんも法的義務化された合理的配慮の提供など、障害者差別解消法の概要について、弊局職員より説明させていただきました。

参加者の感想

- こちらがどうするのか決めつけるのではなく、お相手が望んでいることを聞きながらお手伝いすることが大切と気づかせて頂きました。
- 人それぞれ感じられる事が違うと思いますので いつでもお声がけいただけるような姿勢が大切だと感じました。高齢者体験では、視野が狭くなると同時に社会から遮断されたような気持ちがした為、安心できる声がけや接し方が必要だと強く感じました。思い込みで助けようというのではなく、望まれる事をサポートする姿勢を忘れないようにしたいと思います。
- 私自身が障害を持っていますが、障害も千差万別、お客様対応も千差万別で大変難しいと感じていました。このことを共有できたことは非常に心強く感じました。この気持ちを部下に伝えていくこともまた難しいのですが、あきらめることなく障害のある人もない人も分け隔てなく使いやすい高知空港を目指していきます。

【九州分科会】旅客船従業員を対象としたバリアフリー講習会

国土交通省

◯別府国際観光港　さんふらわあターミナル（別府）において、旅客船事業者の乗組員をはじめとする従業員を対象にバリアフリー講習会を開催。
◯障害当事者や福祉団体、施設設置管理者、地方公共団体等**幅広い団体等が関わることで、バリアフリー化への意識向上に加え、ユニバーサルツーリズムの促進にも繋がることを期待。**九州分科会委員に講師を依頼、九州地方整備局もスタッフとして参加することで九州分科会としての連携を図った。
◯参加者への質問に、講師（障害当事者）の方が直接答えていただくことで、より理解を深める機会となった。
◯参加者からは、「声かけやコミュニケーションが大切だと思った」、「これまでも車いすや高齢のお客様と接する機会があったが、実際に体験することで新しい気づきがたくさんあった」、「何かお手伝いをしたいと思ってもどうして良いか分からず何もできなかったが、講習会に参加したことで、できることが増え今後に役立てると思う」など、意識の向上に繋がった。

【今後の取組】
今後も、関係機関との**協力や連携を活かし**、バリアフリー講習会等の実 施場所や対象者などの幅を広げるとともに、**講習会等を通じて関係者のバリアフリー化の意識向上を図っていく**。

講習内容

・**座学**　「旅客船事業者に求められること」エコモ財団による講義に加え、当事者との質疑形式で実施。

・**体験実習**　フェリーターミナルから乗船までのルート、船内の移動やトイレでの介助方法等、車いす及び高齢者疑似体験キットを使って擬似・介助体験。

〇別府国際観光港　さんふらわあターミナル（別府）
（令和6年12月11日開催　参加者31名）

【協力】（一社）大分県介護福祉士会、大分県旅客船協会、（株）商船三井さんふらわあ、（公財）交通エコロジー・モビリティ財団、NPO法人自立支援センターおおいた、大分県、別府市、九州地方整備局

【主催】（公財）九州運輸振興センター、九州運輸局

（ターミナル内での座学）

（高齢者擬似・介助体験）

（停電時を想定した車いす介助体験）

（船内での車いす擬似・介助体験）

【九州分科会】バリアフリー教室による「心のバリアフリー」推進

国土交通省

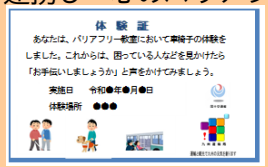
令和６年度　開催実績全９件　参加総数８２５名

	開催年月日	開催場所	参加者・参加人数	カリキュラム	主催	協力
1	令和6年09月13日	福岡市立香椎小学校	小学４年生１０６名	車いす擬似・介助体験 バスの乗り方・車いす介助体験 視覚障害者擬似・介助体験	九州運輸局	西日本鉄道(株) 福岡市 九州地方整備局
2	令和6年10月10日	福岡市立照葉北小学校	小学４年生１３９名	車いす擬似・介助体験 視覚障害者擬似・介助体験 盲導犬学習	九州運輸局	（公財）九州盲導犬協会 福岡市 九州地方整備局
3	令和6年10月18日	福岡市立照葉はばたき小学校	小学４年生６１名	車いす擬似・介助体験 バスの乗り方・車いす介助体験	九州運輸局	西日本鉄道(株) 福岡市 九州地方整備局
4	令和6年11月01日	福岡市立玉川小学校	小学４年生１３５名	車いす擬似・介助体験 盲導犬学習	九州ブロックUD推進本部	（公財）九州盲導犬協会 福岡市
5	令和6年11月15日	飯塚市立穂波東小学校	小学３年生１１２名	車いす擬似・介助体験 視覚障害者擬似・介助体験	九州運輸局	（福）飯塚市社会福祉協議会 飯塚市
6	令和6年11月22日	飯塚市立高田小学校	小学４年生１７名	バスの乗り方・車いす介助体験 視覚障害者擬似・介助体験	九州運輸局	西鉄バス筑豊(株) （福）飯塚市社会福祉協議会 飯塚市
7	令和6年11月28日	飯塚市立飯塚鎮西小学校	小学４年生１１１名	車いす擬似・介助体験 バスの乗り方・車いす介助体験	九州運輸局	西鉄バス筑豊(株) （福）飯塚市社会福祉協議会 飯塚市
8	令和6年12月11日	別府国際観光港 （さんふらわあターミナル）	旅客航路事業者船員及び 運航担当者等　３１名	座学「旅客船事業者に求められること」 高齢者疑似体験学習 車いす擬似・介助体験	九州運輸局 （公財）九州運輸振興センター	（一社）大分県介護福祉士会 （公財）交通エコロジー・モビリティ財団 NPO法人自立支援センターおおいた （株）商船三井さんふらわあ 大分県旅客船協会 大分県、別府市、九州地方整備局
9	令和7年01月31日	舞松原小学校（福岡市）	小学４年生１１３名	車いす擬似・介助体験 視覚障害者擬似・介助体験	九州運輸局	福岡市 九州地方整備局

【参加者感想】（小学4年生）
- 困った人がいたら声をかけて、何回もチャレンジして、まちの人を助けていこうと思いました。そして、相手の気持ちを読み取って行動していきたいと思いました。
- 目の不自由な方や足の不自由な方は、毎日こんなに怖い生活をしていることが分かりました。見かけたら、その人が少しでも安心できるように頑張りたいです。
- 車いすは足が不自由な方、お年寄りの方が乗るものなので、乗っている人が怖くないように、安心できるような押し方が大切だと思いました。

家に帰ってお家の人に、今日こんなことを学んだよと伝えたいと思いました。

- 「心のバリアフリー」推進の有効な取組として「バリアフリー教室」を実施。
- 自治体、運輸関係事業者、福祉団体等と連携し「心のバリアフリー」の意識を共有。
- 複数のカリキュラムの中から学校等の希望に添った内容とし、より理解を深めるため、終了後に意見交換会等を実施、一方向の学習・情報発信ではなく双方向の学習としている。

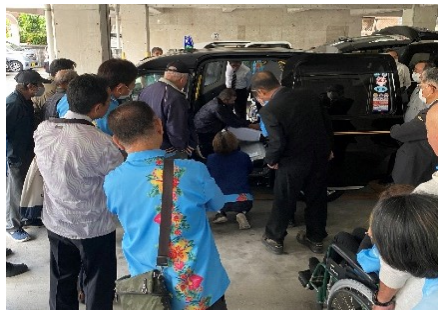


（参加児童に体験証を交付）

【沖縄分科会】ユニバーサルドライバー研修

・地域の課題等に応じた取組として、内閣府沖縄総合事務局が一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会と共催で、タクシードライバー等を対象としたユニバーサルドライバー研修を開催。
　沖縄トヨタ自動車株式会社の協力のもと、ジャパンタクシーの乗降演習及びグループディスカッションを実施。
・参加者からのアンケートや現地の声では、「実際に車いすを使用した演習は良い経験となった。」、「営業所内でも日々取扱いを練習したい。」、「実技演習について年に複数回実施しては。」との意見があった。
＜日時＞ 【沖縄本島】令和6年11月28日（木）、令和7年1月30日（木）
　　【宮古】令和6年12月13日（金）、【八重山】令和7年1月17日（金）
＜場所＞ （一社）沖縄県ハイヤー・タクシー協会、宮古タクシー事業協同組合、八重山タクシー事業協同組合
＜対象者＞ タクシードライバー・運行管理者等 （参加者：沖縄本島49名、宮古6名、宮古15名 計70名）

＜概要＞ ※沖縄本島のみ記載
1. 課題紹介　9:10～9:30
　UDタクシーに対する課題紹介　講師：沖縄総合事務局運輸部監査指導課
2. 講義　9:30～12:00
　・タクシーとバリアフリーそしてユニバーサル社会
　・お客様の接客にあたって
　・お客様の理解と接遇・介助の留意点
　講師：沖縄県ハイヤー・タクシー協会
3. 実技　13:00～15:00 （車いすの取り扱い方と乗車・降車）
　講師　沖縄トヨタ自動車株式会社
4. グループディスカッション　15:30～16:50



【研修会の様子】

令和7年2月1日現在

無線局一覧　UD …UDタクシー保有　JB …ジャンボタクシー又はジャンボハイヤー保有

南部支部

南部支部（企業グループ無線）

無線局	電話番号	台数	会社名	所在地
沖東交通無線 UD JB	098-946-5005 0120-21-5005	445	琉球交通 沖東交通 東洋交通 大栄交通 アサヒタクシー グランド交通 光陽タクシー	那覇市 浦添市 宜野湾市 豊見城市 南風原町 北谷町 恩納村 西原町 沖縄市
ひまわり無線 UD JB	098-877-8326 0120-11-8326	195	ひまわりタクシー 広栄タクシー 光タクシー 共友タクシー 共和交通 浦添交通 ゆうなタクシー	那覇市 浦添市 中城村 糸満市 北中城村

（参考） タクシー協会独自の取り組みとして、HP上にてUD車両を保有している会社を公表している。

【沖縄分科会】バリアフリー教室

・ 沖縄総合事務局では、高齢者、視覚障がい者、身体障がい者の疑似体験や介助体験などを通じてバリアフリーについての理解を深めてもらうとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者、視覚障がい者等に対し「お手伝いしましょう」とごく自然に声をかけてサポートできる「心のバリアフリー」を目指し、平成13年度以降、地域住民や公共交通機関で働く人々を対象にバリアフリー教室を開催。

(1)実施概要

バリアフリー教室の実施概要は、下記に示すとおり。

令和６年度バリアフリー教室

日　程：令和６年１２月１７日（火）１４：００～１７：００
場　所：首里城公園　首里杜館１階　レビューホール
参加者：首里城公園職員、来訪者、障害当事者等（計３０名程度）
主　催：内閣府沖縄総合事務局(運輸部企画室、開発建設部建設行政課)
協　力：一般財団法人 沖縄美ら島財団

≪実施内容≫

①バリアフリーについての授業（座学）
高齢者や障害当事者とのコミュニケーション及び介助の方法や器具の取扱い等について学び、バリアフリーについての理解を深める。

②体験学習
車いすやアイマスク、高齢者疑似体験装具（ヘッドホンや特殊眼鏡、手足の重りなど）等を使用し、日常生活の動作を疑似的に体験することにより、障害のある方の気持ちや介助方法、コミュニケーションの取り方を体験的に学ぶ。

(2)バリアフリー教室の開催準備

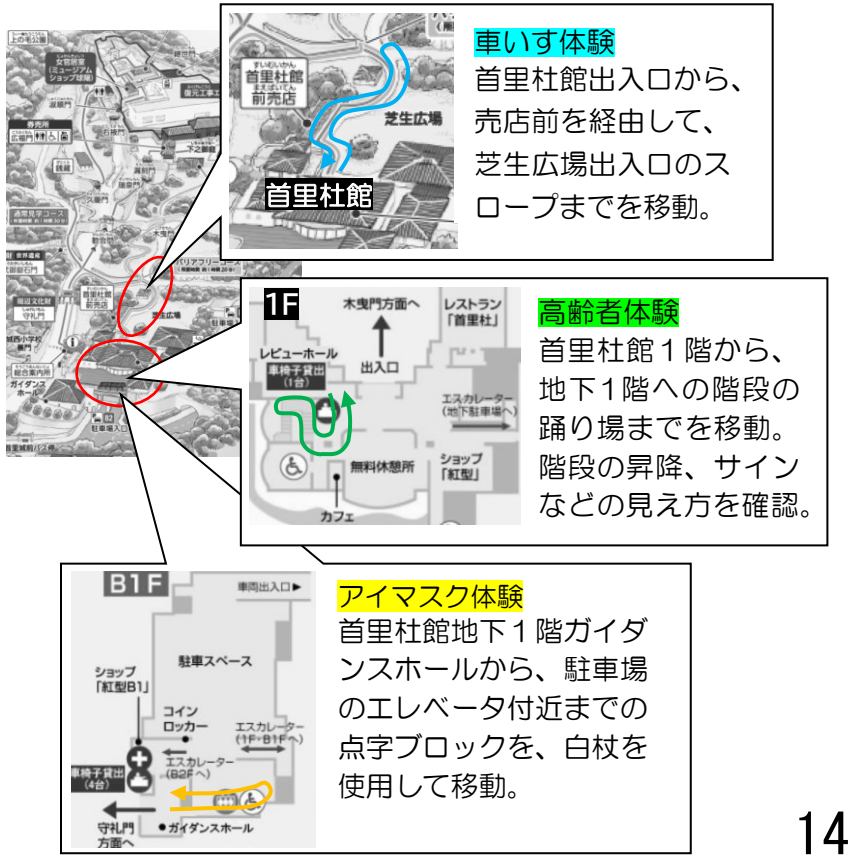
バリアフリー教室開催にあたり、以下の備品を調達した。

備品等	数量
車いす	3台
高齢者疑似体験セット	5セット
アイマスク	３０個
消毒用ウエットティッシュ	3袋
傷害保険加入	40名分

(3)体験学習の進め方

参加者全員を１班、２班、３班に分け、それぞれ２人１組のペアを作り、利用体験と介助体験を交代で実施した。体験学習は班ごとに以下の順番で行った。

１班：①アイマスク体験 → ②車いす体験 → ③高齢者体験
２班：①車いす体験 → ②高齢者体験 → ③アイマスク体験
３班：①高齢者体験 → ②アイマスク体験 → ③車いす体験



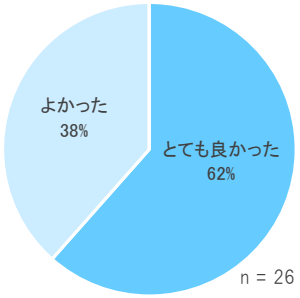
【沖縄分科会】バリアフリー教室

(4)バリアフリー教室の様子

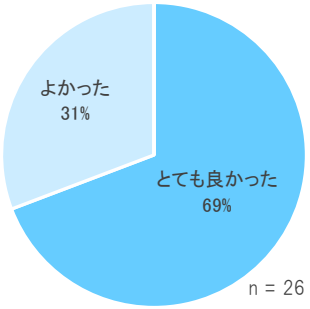
講師は、NPO法人バリアフリーネットワーク会議の親川理事長が行った。座学では、当事者の盲導犬や白杖を利用した日常についての紹介も行った。

(5)とりまとめ

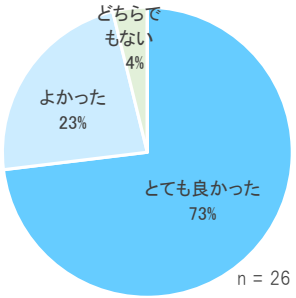
バリアフリー教室に終了時にアンケートを実施し、受講しての評価や感想などを把握した。概ね高評価、好意的な感想があった。



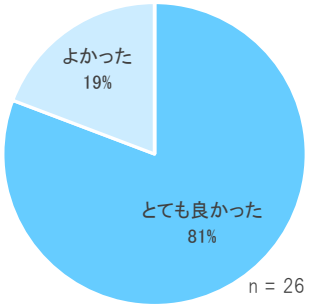
座学



アイマスク体験



車いす体験



高齢者体験

自由意見(抜粋)
・障がい者・高齢者のみなさんの困りごとが具体的に聞けたので、自身がご案内する際の参考にさせていただきます。 ・座学を含め、実際に体験する事で、いつどこで何を当事者の方へ声かけすればいいか、少しの時間でしたか発見することが出来ました。 ・障がい者の大変さや気持ちを知る良い機会となった。ぜひ多くの方に体験してほしい(小学生も)と感じた。

首里城復元にかかる移動等円滑化評価会議メンバーとの意見交換

〇令和6年10月10日（木）に開催した第6回移動等円滑化評価会議沖縄分科会（沖縄総合事務局設置）において、一般社団法人沖縄県聴覚障害者協会からご意見のあった首里城公園の歴史的空間に配慮したバリアフリー対応について、一般社団法人沖縄県聴覚障害者協会をお招きして令和6年11月21日（木）に意見交換を行った。

≪頂いた主な意見≫

・聴覚障害者は視覚的にわかることが大事で、色の識別が重要となってくる。例えば、赤は避難、緑は不審者注意など、ランプを用いた視覚的な配慮があると、行動を早く起こせる。
・仮設EV内に監視カメラがなく、非常時にこちらの状況を伝えるすべがない。また、近くにいる監視員の指示が音声のみでは把握することができないため、モニターがあると、情報表示や監視員とのコミニケーションが取りやすくなると思う。
・音声とピクトグラム以外に、文字での情報発信もあるとよい。また、解説展示について手話動画を使う方法もある。QRコードを読み込み手話解説動画を確認出来る施設もある。
・来園者用に聴覚障害者であることを示すプレートがあっても良いのではないか。我々の見た目だけでは「耳が聞こえない」ことを理解してもらえないことがある。
・施設の完成前に、あらためて障害者の方と意見交換する場を設けていただくなど配慮願いたい。完成後だと我々の意見が反映されづらい。

≪現地見学・意見交換の概要≫

日時	令和6年11月21日（木）10:00～12:00
出席者	一般社団法人沖縄県聴覚障害者協会 沖縄総合事務局 国営沖縄記念公園事務所首里出張所 沖縄総合事務局 運輸部企画室 沖縄県 都市公園課 沖縄県 首里城復興課 一般財団法人沖縄美ら島財団
内容	1．現地見学 ・園路（首里杜館～下之御庭） ・広福門（トイレ・券売所） ・奉神門（階段・スロープ・トイレ） ・素屋根見学エリア 2．意見交換 ・首里城復元に向けた取り組み ・令和の復元の正殿のバリアフリー対策

≪現地見学等の様子≫

現地見学（素屋根見学エリア）

意見交換会

見学ルート

文部科学省における取組①
学校施設のバリアフリー化

学校施設のバリアフリー化の更なる推進に向けた調査研究について

検討事項

・令和８年度以降の整備目標について（現行の整備目標の見直しについて）
・学校施設バリアフリー化推進指針の見直しについて　※令和６年６月公布のバリアフリー法施行令の改正等を踏まえた見直し
・学校施設のバリアフリー化の加速に向けた取組について　等

検討体制

「学校施設の在り方に関する調査研究協力者会議」の下に、バリアフリーに関する学識経験者、行政担当者、学校関係者、当事者団体等を構成員とした部会を設置。

検討スケジュール

バリアフリー法に基づく基本方針改定のスケジュールを踏まえて、令和７年夏頃を目途に検討結果を取りまとめ予定。

学校施設の在り方に関する調査研究協力者会議

伊香賀　俊治	慶應義塾大学名誉教授
市川　裕二	全国特別支援学校校長会副会長 東京都立立川学園校長
伊藤　俊介	東京電機大学システムデザイン工学部教授
垣野　義典	東京理科大学創域理工学部建築学科教授
亀村　豊	川崎市教育委員会事務局教育環境整備推進室担当課長
倉斗　綾子	千葉工業大学創造工学部デザイン科学科教授
後藤　豊郎	公益社団法人日本PTA全国協議会顧問
斎尾　直子	東京科学大学環境・社会理工学院建築学系教授
鈴木　康之	日本私立中学高等学校連合会常任理事 水戸女子高等学校理事長・校長
高橋　純	東京学芸大学教育学部教授
田邊　俊治	全国市町村教育委員会連合会会長
長澤　悟	東洋大学名誉教授
中埜　良昭	東京大学生産技術研究所教授
奈須　正裕	上智大学総合人間科学部教育学科教授
樋口　直宏	筑波大学人間系教授
吉田　信解	埼玉県本庄市市長

【特別協力者】

植田　みどり	国立教育政策研究所教育政策・評価研究部総括研究官
深堀　直人	国立教育政策研究所文教施設研究センター長

学校施設のバリアフリー化の推進に関する検討部会

市川　宏伸	一般社団法人日本発達障害ネットワーク理事長
市川　裕二	全国特別支援学校校長会副会長 東京都立立川学園校長
伊藤　俊介	東京電機大学システムデザイン工学部教授
岩井　雄一	全国特別支援教育推進連盟理事長
大関　浩仁	全国特別支援学級・通級指導教室設置学校長協会会長 品川区立第一日野小学校校長
尾上　浩二	日本障害フォーラム政策委員会委員
小林　聖代	株式会社桂設計第2設計室次長
下倉　玲子	呉工業高等専門学校建築学科准教授
髙橋　儀平	東洋大学名誉教授
竹田　衝吾	神戸市教育委員会事務局学校環境整備課課長（施設担当）
根本　益海	戸田市教育委員会事務局教育総務課主事
毛利　靖	茨城大学教育学部教授

【特別協力者】

深堀　直人	国立教育政策研究所文教施設研究センター長

文部科学省における取組②
心のバリアフリーノート

心のバリアフリーノート

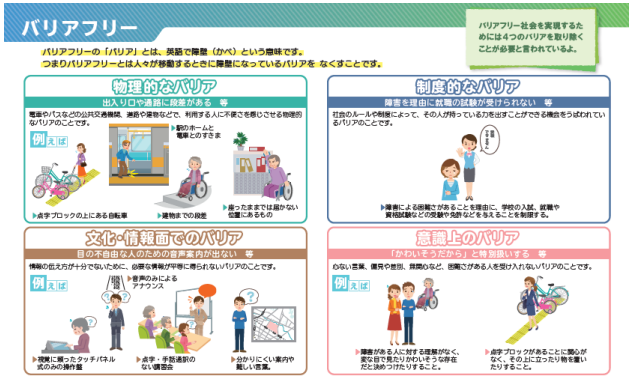
経緯

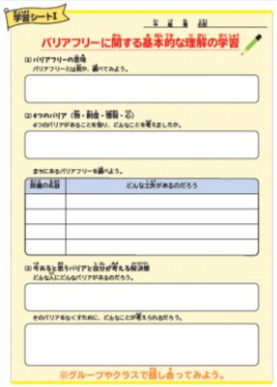
・平成29年2月、「ユニバーサルデザイン2020　行動計画」（関係閣僚会議）が取りまとめられ、次期学習指導要領の全面実施に先行して、すべての子ども達に「心のバリアフリー」に関する理解を深めるため、自分ごととして受け止め、活きて働く知識や経験とするための「心のバリアフリーノート（仮）」の作成を検討することについて明記。
・平成30年11月、文部科学省に学校関係者や障害者関係団体、有識者等で構成する作成検討会を設置。
・平成31年3月、作成検討会において内容及び構成の方向性についてとりまとめ。
・令和元年11月、心のバリアフリーノートを作成・公表。

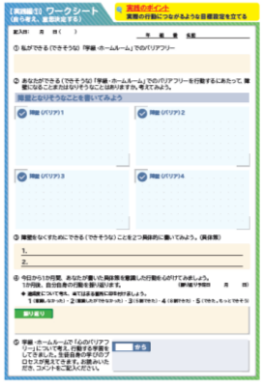
内容・構成

・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。