

# バリアフリー法に基づく基本方針における 第4次目標の概要

## 背景

- 基本方針における第3次目標は令和7年度までを期限としているため、令和8年度を開始年度とする第4次整備目標の策定に向けて、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を開催し、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検討を進め、最終とりまとめを整理した。

※検討会の開催経緯

第12回：令和6年5月30日、第13回：令和6年10月16日、第14回：令和7年3月26日、第15回：令和7年5月30日

## 第4次目標の設定に向けた見直しの視点

- ・ 第3次目標では、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく観点から、聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリー進捗状況の見える化や「心のバリアフリー」の推進等を図ることに留意しつつ、施設等の種別ごとにバリアフリー化の目標を設定している。
- ・ 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ことから、**数値目標の引き上げや対象範囲の拡大等**の見直しを検討。
- ・ また、主要課題として設定している「**基本構想等**」、「**心のバリアフリー**」、「**当事者参画**」については、本検討会等における議論を踏まえて、**新規項目の設定や見直しを行う**ことで、更なる推進を図る。

## 目標期間

- ・ 第3次目標：令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までの5年間
- ・ 第4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等を踏まえ、第3次目標と同様、令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの**5年間**とする。(※)

※ 感染症等による影響、新技術の開発など予見し難い状況の変化が生じた場合には、次期目標期間内であっても、必要に応じて目標の見直しに努める。

（赤字：現行目標から変更した箇所（削除箇所は二重取消線））

| 2030（令和12）年度末までの目標                                 |   |                    | 2023年度末<br>現状値     | 2025年度末<br>数値目標   | 2030年度末<br>数値目標 | 数値目標以外の目標   |
|--|---|--------------------|--------------------|---|-----------------|---|
| 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94%               | 原則 100%   | 原則 100%         | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>その他、基本構想の作成状況や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</li> <li>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、<del>大規模な鉄軌道駅に</del> <del>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及び駅の構造等の制約条件等を踏まえ、</del>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</li> </ul> |
|  |   | 転落防止設備             | 約84%               | 原則 100%   | 原則 100%         |   |
|  |   | 視覚障害者誘導用ブロック※2     | 約45%               | 原則 100%   | 原則 100%         |   |
|  |   | 案内設備※3             | 約77%               | 原則 100%   | 原則 100%         |   |
|  |   | 障害者用トイレ※4          | 約92%               | 原則 100%   | 原則 100%         |   |
|  |   | 障害者対応型券売機          | (約91%)             | -   | 原則 100%         |   |
|  |   | 拡幅改札口              | (約97%)             | -   | 原則 100%         |   |
| ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数<br>※カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数（内数表記） | 2,647番線<br>(559番線)  | 3,000番線<br>(800番線) | 4,000番線<br>(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                         | (※5)  | -                  | 4,000番線            | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> |                 |   |
| 鉄軌道車両におけるバリアフリー化率                                  | 約60%※6※7  | 約70%※7             | 約80%※8             | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>                               |                 |   |
| 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93%<br>(約88%) (注) | 原則 100%   | 原則 100%         | <ul style="list-style-type: none"> <li>その他、基本構想の作成状況や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</li> </ul> <p>(注)現状値のカッコ内は、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の参考値</p>   |
|  |   | 視覚障害者誘導用ブロック※2     | 約86%<br>(約73%) (注) | 原則 100%   | 原則 100%         |   |
|  |   | 案内設備※3             | 約79%<br>(約69%) (注) | 原則 100%   | 原則 100%         |   |
|  |   | 障害者用トイレ※4          | 約72%<br>(約69%) (注) | 原則 100%   | 原則 100%         |   |
|  | 乗合バス車両におけるバリアフリー化率  | ノンステップバス           | 約71%※6             | 約80%  | 約90%            | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>  |
|  |   | リフト付きバス（適用除外車両）    | 約 9%※6             | 約25%  | 約25%            |   |
|  |   | 空港アクセスバス※9         | 約41%※6             | 約50%  | 約60%            |   |
| 貸切バス車両におけるバリアフリー化率                                 | 1,229台  | 約2,100台            | 約2,100台            |   |                 |   |

# バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標について【概要】（最終とりまとめ）

（赤字：現行目標から変更した箇所（削除箇所は二重取消線））

| 2030（令和12）年度末までの目標 |   | 2023年度末<br>現状値                    | 2025年度末<br>数値目標 | 2030年度末<br>数値目標 | 数値目標以外の目標  |   |
|--------------------|---|-----------------------------------|-----------------|-----------------|--|---|
| タクシー               | 福祉タクシー車両におけるバリアフリー化率                    | 52,553台※6                         | 約90,000台        | 約90,000台        |  |   |
|                    | ユニバーサルデザインタクシーの割合<br><small>(注)</small> | 約9%※6※10                          | 100%            | 100%            | (注)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                           | 約94%            | 原則 100%         | 原則 100%  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul> |
|                    |   | 視覚障害者誘導用ブロック※2                    | 約82%            | 原則 100%         | 原則 100%  |   |
|                    |   | 案内設備※3                            | 約65%            | 原則 100%         | 原則 100%  |   |
|                    |   | 障害者用トイレ※4                         | 約94%            | 原則 100%         | 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。)におけるバリアフリー化率  | 約58%※6                            | 約60%            | 約70%            | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> |   |
| 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                           | 100%            | 原則 100%         | 原則 100%  | <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>  |
|                    |   | 視覚障害者誘導用ブロック※2                    | 約98%            | 原則 100%         | 原則 100%  |   |
|                    |   | 案内設備※3                            | 約95%            | 原則 100%         | 原則 100%  |   |
|                    |   | 障害者用トイレ※4                         | 100%            | 原則 100%         | 原則 100%  |   |
|                    | 航空機におけるバリアフリー化率                         | 100%※6                            | 原則 100%         | 原則 100%         | <ul style="list-style-type: none"> <li>更なる改善を実現するため、当事者や事業者等と連携しながら、航空機のバリアフリー化に向けた機運醸成を図る。</li> </ul>                                   |   |
| 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におけるバリアフリー化率    | 約71%                              | 約70%            | 約77%            |  |   |
| 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70%            | 約70%   | <ul style="list-style-type: none"> <li>その他、基本構想の作成状況や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</li> </ul>   |
|                    |   | 駐車場                               | 約56%            | 約60%            | 約60%   |   |
|                    |   | 便所                                | 約64%            | 約70%            | 約70%   |   |
| 路外駐車場              | 特定路外駐車場におけるバリアフリー化率                     | 約75%<br><small>(約29%)</small> (注) | 約75%            | 約35% (注)        | (注)令和7年6月施行の新たな基準への適合状況を踏まえて目標を設定<br>現状値のカッコ内は、令和7年6月施行の新たな基準を踏まえた参考値  |   |

（赤字：現行目標から変更した箇所（削除箇所は二重取消線））

| 2030（令和12）年度末までの目標 |  | 2023年度末<br>現状値 | 2025年度末<br>数値目標 | 2030年度末<br>数値目標 | 数値目標以外の目標   |
|--------------------|--|----------------|-----------------|-----------------|---|
| 建築物                | 床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物におけるバリアフリー化率  | 約64%           | 約67%            | 約70%            | <ul style="list-style-type: none"> <li>床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等についても、地方公共団体における条例整備の働きかけ、ガイドラインの作成及び周知により、バリアフリー化を促進</li> <li>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</li> </ul> |
|                    | 当該年度に着工した2,000㎡以上の国等の公共特別特定建築物の建築工事のうち、着工前の段階（基本構想～実施設計）で当事者参画を実施した工事の割合                         | -              | -               | 原則 100%         |   |
| 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99%           | 原則 100%         | 原則 100%         | <ul style="list-style-type: none"> <li>その他、基本構想等の作成状況や地域の実情に鑑み、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化</li> </ul>  |
|                    | 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66%           | 原則 100%         | 原則 100%         |   |
| 基本構想等              | 移動等円滑化促進方針の作成  | 50自治体<br>※12   | 約350自治体<br>(注)  | 約350自治体<br>(注)  | (注)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  | 334自治体<br>※12  | 約450自治体<br>(注)  | 約450自治体<br>(注)  | (注)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：平成29年度時点）の6割に相当  |
|                    | 基本構想等を作成した自治体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合<br>※11                                      | (約30%)<br>※12  | -               | 約60%            |   |
| 心のバリアフリー           | 「心のバリアフリー」の用語の認知度<br>「障害の社会モデル」の理解度※13   | 約22%<br>-      | 約50%<br>-       | 約60%            | <ul style="list-style-type: none"> <li>移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境整備を推進する</li> </ul>  |
|                    | 高齢者、障害者等の立場を勘案して行動ができていない人の割合<br>障害のある人へ支援しよとする人の割合※13   | 約81%<br>-      | 原則 100%<br>-    | 原則 100%         |   |
|                    | 多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合※13   | -              | -               | 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 国土交通省集計値 2,169番線  
 ※6 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。  
 ※7 2020年4月に施行されたバリアフリー基準（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。

※8 2023年4月に施行された新たなバリアフリー基準（新幹線及び特急車両における車椅子用アリススペース設置等を義務付け）への適合状況。  
 ※9 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。  
 ※10 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。  
 ※11 協議会等を活用して基本構想等の事後評価を実施している自治体及び基本構想等の見直し等を実施している自治体（直近で5年以上基本構想等の事後評価や見直し等を実施していない自治体を除く。）  
 ※12 2024年度末の実績値  
 ※13 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。

## 建築物

### 現行

- 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※<sup>1</sup>を除く）のバリアフリー化率：約67%

#### <数値目標以外の目標>

- 床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等については、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する。
- 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、高齢者障害者等用便房やスロープ、エレベーターの設置等のバリアフリー化を実施する。



### 目標案

- 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※<sup>1</sup>を除く）のバリアフリー化率：約70%
- 2,000㎡以上の国等※<sup>2</sup>の公共特別特定建築物（公立小学校等※<sup>1</sup>を除く）の建築工事のうち、着工前の段階で当事者参画を実施した工事の割合：原則100%

#### <数値目標以外の目標>

- 床面積の合計が2,000㎡未満の特別特定建築物等については、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する。
- 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。

※1 小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校（前期課程にかかるものに限る。）で公立のもの

※2 国、都道府県、政令市

## 基本構想等

### 現行

#### <目標値>

- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成目標：約350自治体※1
- ※1：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目標：約450自治体※2
- ※2：2,000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

#### <達成状況>

- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成数：**50自治体（約14%）**（R6年度末）
  - 移動等円滑化基本構想の作成数：**334自治体（約74%）**（R6年度末）
- <参考> 2,000人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルがある自治体のうち、基本構想作成数：305自治体/約730自治体（約4割）

## 目標案

#### <目標値（案）>

- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の作成目標：約350自治体※1【変更無し】
- ※1：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目標：約450自治体※2【変更無し】
- ※2：2,000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）（平成29年度時点）の6割に相当
- **基本構想等を作成した自治体のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる自治体※3の割合：約60%（令和6年度末時点の現状値：約30%）【目標追加】**
- ※3：協議会等を活用して基本構想等の事後評価を実施している自治体または基本構想等の見直し等（既存の基本構想等と別の地区における基本構想等の作成や、基本構想作成後のマスタープランの作成、マスタープラン作成後の基本構想の作成を含む）を実施している自治体（直近5年以内に基本構想等の事後評価や見直し等を実施していない自治体を除く。）

#### <目標値（案）設定の理由>

- 基本構想等は、引き続き作成を促進する必要があることから、基本構想等の作成自治体数に関する目標値は、現行の目標値を据え置くこととする。
- また、基本構想等の作成だけでなく、基本構想等作成後の当事者参画や継続的な取組を評価するため、スパイラルアップに取り組んでいる自治体の割合に関する整備目標を新たに設ける。