

# バリアフリー施策の推進

## 1. 移動等円滑化の促進に関する基本方針 【障害者基本計画（第5次）Ⅲ.2.(2)～(4)】

- ・ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）に基づく基本方針において、旅客施設・車両等・公園・建築物等に係るバリアフリー整備目標を定めているところ。

令和2年12月に基本方針の改正を行い、令和3年から令和7年度末までの5ヶ年を目標期間とした第三次整備目標を設定し、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る。

### ①基本方針における整備目標（第三次）の概要

- 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
- 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
- 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」の推進

### ②目標値

【参考資料】参照

## 2. 移動等円滑化評価会議 【障害者基本計画（第5次）Ⅲ.2.(2)～(4)】

- バリアフリー法では、定期的なバリアフリー化の進展状況の把握・評価を受ける場として、高齢者、障害者等の当事者、事業者を含めた「移動等円滑化評価会議」の設置が規定されているところ。これまで、平成31年以降計12回開催（令和6年10月現在）。
- また、地域特性に応じたバリアフリー化の進展状況を把握・評価するため、全国10ブロックに「移動等円滑化評価会議 地域分科会」を設置し、例年6～9月にそれぞれ開催。
- 加えて、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。

## 3. 国土交通省所管事業における対応指針及び国土交通省における対応要領の改正

### 【障害者基本計画（第5次）Ⅲ.1.(2)】

- 「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（平成25年法律第65号）」及び同法に基づく基本方針の改正を受け、「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針」及び「国土交通省における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応要領」を改正。
- 改正にあたっては、障害者団体及び事業者団体等で構成される意見交換会の開催やパブリックコメントの実施により、広く意見募集を実施。
- 事業者における合理的配慮の提供の義務化や基本方針の改正内容、意見交換会等の結果を踏まえた不当な差別的取扱いや合理的配慮の提供の具体例等の追加が主な改正内容。

#### **4. 建築物のバリアフリー基準の見直し 【障害者基本計画（第5次）Ⅲ.2.(3)】**

- 高齢者、障害のある人等の外出機会の増大等に伴い、建築物のバリアフリー化を着実に進めるための環境整備を進めるため、学識経験者、障害者団体、事業者団体、建築関係団体及び地方公共団体で構成される「建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討ワーキンググループ」において2024年3月にとりまとめたバリアフリー基準の見直しの方向性を踏まえ、「建築物移動等円滑化基準」のうち、「車椅子使用者用便房」、「車椅子使用者用駐車施設」及び「車椅子使用者用客席」の設置数に係る基準の見直しを以下のとおり行った。
  - ・車椅子使用者用便房の設置数：原則、各階に1箇所以上
  - ・車椅子使用者用駐車施設の設置数：駐車台数に対する割合で定める
  - ・車椅子使用者用客席の設置数：客席の総数に対する割合で定める

#### **5. 鉄道におけるバリアフリー基準の見直し 【障害者基本計画（第5次）Ⅲ.2.(2)】**

- 2021年7月より、新造された新幹線車両に対して、座席定員に応じた車椅子用フリースペースを備えた車両の導入が進められているところ、特急車両についても同様に、障害者団体、鉄道事業者等からなる意見交換会において議論を重ねた結果、2023年4月より、新造された車両に対して、新幹線と同水準の車椅子用フリースペースを備えることを義務化。

#### **6. 道路の移動等円滑化に関するガイドラインの改定 【障害者基本計画（第5次）Ⅲ.2.(4)】**

- 2023年9～10月に実施した踏切道での視覚障害者誘導方法に関する実験を踏まえ、2024年1月に「ガイドライン」を改定し、踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置方法や構造について規定。
- 改定された「ガイドライン」を踏まえ、踏切道手前部の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置等について、対策が必要な特定道路や地域ニーズのある道路（視聴覚障害者情報提供施設等の障害者施設近隣など）と交差する踏切道を優先的に、「改良すべき踏切道」として法指定し、道路管理者と鉄道事業者が連携した上で、対策を推進。
- その他、2016年度以降「改良すべき踏切道」として法指定した踏切道に対し、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を引き続き推進。

【参考資料】

|      |                        |                   | 2022 年度末<br>(現状値)    | 2025 年度末までの目標   |  |
|------|------------------------|-------------------|----------------------|---|--|
| 鉄軌道  | 鉄軌道駅<br>(※1)           | 段差の解消             | 約 94%                | ○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）の設置を追加<br>○3,000 人以上/日の施設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 3,000 人未満/日の施設を原則 100%<br>○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う<br>○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<br>※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<br>※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      | 約 43%                |   |  |
|      |                        | 案内設備(※2)          | 約 77%                |   |  |
|      |                        | 障害者用トイレ(※3)       | 約 92%                |   |  |
|      |                        | ホームドア・可動式ホーム柵     | 2,484 番線<br>(493 番線) | ○駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で 3,000 番線<br>○うち、10 万人/日以上のは 800 番線   |  |
|      | 鉄軌道車両                  |                   | 約 57%                | 約 70%<br>※令和 2 年 4 月に施行された新たなバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを 1 列車につき 2 箇所以上とすること等を義務付け）への適合状況（50%程度と想定）を踏まえて設定<br>※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   | バスターミナル<br>(※1)        | 段差の解消             | 約 93%                | 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）の設置を追加<br>○3,000 人以上/日の施設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 3,000 人未満/日の施設を原則 100%<br>○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      | 約 86%                |   |  |
|      |                        | 案内設備(※2)          | 約 77%                |   |  |
|      |                        | 障害者用トイレ(※3)       | 約 71%                |   |  |
|      | 乗合<br>バス<br>車両<br>(※4) | ノンステップバス          |                      | 約 68%   | 約 80%（対象から適用除外認定車両（高速バス等）を除外）  |
|      |                        | リフト付きバス等          |                      | 約 7%  | 約 25%（リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両（高速バス等）を対象）<br>○1 日当たりの平均的な利用者数が 2,000 人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設（指定空港）へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行システムの総数の約 50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする |
|      |                        | 空港アクセスバス          |                      | 約 40%   |  |
|      | 貸切バス車両(※4)             |                   | 1,157 台              | 約 2,100 台   |  |
| タクシー | 福祉タクシー車両(※4)           |                   | 45,311 台             | ○約 90,000 台<br>○タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザインの導入数が約 25%以上である都道府県の割合   |  |
|      |                        | ユニバーサルデザインタクシーの割合 | 約 4%                 |   |  |
| 船舶   | 旅客船ターミナル<br>(※1)       | 段差の解消             | 約 93%                | ○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航情報提供設備、案内用図記号による標識等）の設置を追加<br>○2,000 人以上/日の施設を原則 100%<br>○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<br>○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      | 約 67%                |   |  |
|      |                        | 案内設備(※2)          | 約 53%                |   |  |
|      |                        | 障害者用トイレ(※3)       | 約 85%                |   |  |

|                |  |              |   |  |
|----------------|--|--------------|---|--|
|                | 旅客船（旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）（※4）   | 約 56%        | ○約 60%<br>○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<br>○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             | 航空旅客ターミナル（※1）  | 段差の解消        | 約 93%   | ○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航情報提供設備、案内用図記号による標識等）の設置を追加<br>○2,000 人以上/日の施設を原則 100%<br>○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 | 約 98%   |  |
|                |  | 案内設備（※2）     | 約 93%   |  |
|                | 障害者用トイレ（※3）  | 100%         |   |  |
|                | 航空機（※4）  | 100%         | 原則 100%   |  |
| 道路             | 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路   | 約 71%（※5）    | 約 70%   |  |
| 都市公園           | 園路及び広場   | 約 64%        | ○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 70%<br>○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化   |  |
|                | 駐車場  | 約 56%        | ○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 60%<br>○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化   |  |
|                | 便所   | 約 63%        | ○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 70%<br>○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化   |  |
| 路外駐車場          | 特定路外駐車場  | 約 72%        | 約 75%   |  |
| 建築物            | 2000 m <sup>2</sup> 以上の特別特定建築物のストック（※6）  | 約 63%        | ○床面積の合計が 2,000m <sup>2</sup> 以上の特別特定建築物を約 67%<br>○床面積の合計が 2,000m <sup>2</sup> 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<br>※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   | 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  | 34 自治体       | 約 350 自治体（全市町村（約 1,740）の約 2 割）  |  |
|                | 移動等円滑化基本構想の作成  | 321 自治体      | 約 450 自治体（2,000 人以上/日の鉄軌道駅及びバスターミナルが存在する市町村（約 730）の約 6 割に相当）  |  |
| 「心のバリアフリー」（※7） | 「心のバリアフリー」の用語の認知度  | 約 21%        | ○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<br>○「心のバリアフリー」の用語の認知度を約 50%<br>○高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができていない人の割合を原則 100%   |  |
|                | 高齢者、障害者等の立場を理解して行動できている人の割合  | 約 82%        |   |  |

※1 鉄軌道駅及びバスターミナルについては、1日あたりの平均利用者数が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、旅客船及び航空旅客ターミナルについては、1日あたりの平均利用者数が2,000人以上の旅客施設が対象。※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。※3 便所を設置している旅客施設が対象。※4 車両等におけるバリアフリー化の内容として、段差の解消、運行情報提供設備（車両等の運行（運航を含む。）に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための設備）の設置等が含まれる旨を明記。※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約4,450kmが対象。※6 公立小学校等（小学校、中学校、義務教育学校又は中等教育学校（前期課程に係るものに限る。）で公立のもの）は除く。※7 2022年11月に国土交通省が実施した「心のバリアフリーに関するアンケート調査」による。また「高齢者、障害者等」については、乳幼児連れも含む。