

平成23年度政策レビュー結果（評価書）

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)

平成24年3月
国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）	担当課 （担当課長名）	総合政策局安心生活政策課 （課長 山口 一朗）
評価の目的、必要性	平成18年12月に施行されたバリアフリー法に基づき、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化を推進してきたところ。同法附則第7条（検討）に基づき、同法の施行後5年を経過した場合において、同法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる必要がある。		
対象政策	バリアフリー法に基づく旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化		
政策の目的	高齢者、障害者等の移動及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。（バリアフリー法第1条）		
評価の視点	① バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況（参考：業績指標9～11, 13, 14） ② 市町村が作成する基本構想の作成状況（参考：業績指標8） ③ 心のバリアフリーの推進（参考：業績指標12）		
評価手法	① バリアフリー法に基づく事業者からの報告等によって各施設等のバリアフリー化率について把握し、各施設等のバリアフリー化に係る進捗状況について検証。 また、各種アンケートにより、バリアフリー化の進捗による、高齢者等の移動及び施設の利用のしやすさや、外出行動の変化等について検証。 ② 「基本構想作成予定等調査」により、市町村による基本構想の作成状況及び基本構想に定める重点整備地区の総面積を把握し、重点整備地区の設定による面的なバリアフリー化に係る進捗状況について検証。 また、市町村への調査等により、基本構想策定に係る課題や、基本構想策定による効果等について検証。 ③ 「バリアフリー教室」の実施回数及び参加人数、公共交通事業者による職員の教育訓練の状況について把握し、心のバリアフリーの取組の広がりについて検証。 また、各種調査により、バリアフリー教室の効果や、心のバリアフリーの周知状況について検証。		
評価結果	① 整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところ。しかし、地方部では、バリアフリー化が十分に進捗していない地域があるほか、大都市部においても様々な課題が残存しており、例えば鉄道においては、整備困難駅への対応やホームドアの設置等一層の高度化への対応が課題として顕在化している。 ② 基本構想の作成数は順次増加してきているものの、全国の市町村の数に		

	<p>比較すると十分な数の構想が作成されているとは言えない状況にある。</p> <p>③ 「バリアフリー教室」の参加人数は順調に増加しており、公共交通事業者等においても独自の取組が行われているところ。ただし、「バリアフリー教室」自体に効果はみられるものの、参加できる人数が限られているため、「心のバリアフリー」の周知度は未だ十分ではない。</p>
政策への反映の方向	<p>① 地方部においてもバリアフリー化がなされるよう、全国展開を推進するための方策について検討を行う。また、大都市部において残存している課題についても対応を行うことが必要であり、例えば鉄道について、整備困難駅への対応やホームドア等の設置等の高度なバリアフリー化を促進するための方策について検討を行う。</p> <p>② 基本構想作成の提案制度の活用や、各市町村における基本構想作成状況の公表といった、市町村の取組を促す方策についてより一層の取り組みを行う。</p> <p>③ 「バリアフリー教室」について、全国の小中学校をターゲットとするような取組について検討。また、公共交通事業者等において教育訓練の徹底や訓練内容の質の向上がなされるよう、事業者等に対する助言・指導等にも力を入れて取り組む。</p>
第三者の知見の活用	<p>バリアフリー施策のスパイラル・アップ（継続的改善）を図るため、関係する全国の施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会する「バリアフリーネットワーク会議」を毎年1回程度開催しており、平成24年は1月17日に開催し、バリアフリー法施行後5年間の取組について意見を聴取した。</p> <p>学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」に、本政策評価の経過報告等を行って助言を頂くとともに、評価会座長より担当に指名された工藤裕子委員より、個別指導を受けながら評価を進めていった。</p>
実施時期	平成23年度

目次

第1章 評価の目的・必要性	p 2
1. 評価の目的・必要性	
第2章 対象施策の概要	p 3
1. バリアフリー法成立までの経緯	
2. バリアフリー法の概要	
第3章 評価の視点・手法	p 9
1. 評価の視点	
2. 評価の手法	
3. 第三者の知見の活用	
第4章 評価結果の概要	p 11
1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める 各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	
2. 市町村の作成する基本構想の作成状況	
3. 心のバリアフリーの推進	
第5章 評価結果	p 13
1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める 各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	
2. 市町村の作成する基本構想の作成状況	
3. 心のバリアフリーの推進	
第6章 主な課題及び今後の反映の方向	p 32
1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める 各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	
2. 市町村の作成する基本構想の作成状況	
3. 心のバリアフリーの推進	
参考資料	p 35

第1章 評価の目的・必要性

1. 評価の目的・必要性

我が国においては、急速な高齢化と少子化が同時進行し、かつて経験したことのない人口減少社会となっている。今後、高齢化率が2013年には25%に達し、2030年には30%を超える上、後期高齢者人口が約2250万人まで増加することで高齢者人口全体の約2/3を占めるまでに高齢化が進行していくことが予想される中、高齢者が様々な生き方を主体的に選択できるよう、自立支援のための施策を進めることは喫緊の課題である。また、障害者が障害を持たない人と同じように、自分の意思で考え、決定し、社会のあらゆる活動に参加・参画できる共生社会の実現（ノーマライゼーション）も求められており、障害者が自らの能力を発揮し、自己実現できるように支援するための施策を進める必要がある。このような状況の中、高齢者、障害者等の移動及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上を図ることで公共の福祉の増進に資することを目的とする、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）が平成18年12月に施行され、この法律に基づき、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園及び建築物の一体的・総合的なバリアフリー化を推進してきたところである。同法においては、バリアフリー施策については、状況の変化に応じて適宜施策の内容を見直すことが必要との考え方に基づき、附則第7条において、同法の施行後5年を経過した場合において、同法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする旨の規定を定めている。この規定に基づき、同法の施行後5年を迎え、これまでのバリアフリー施策について評価を行い、今後の施策に反映させていこうとするものである。

【参考】バリアフリー法附則第7条

（検討）

第七条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

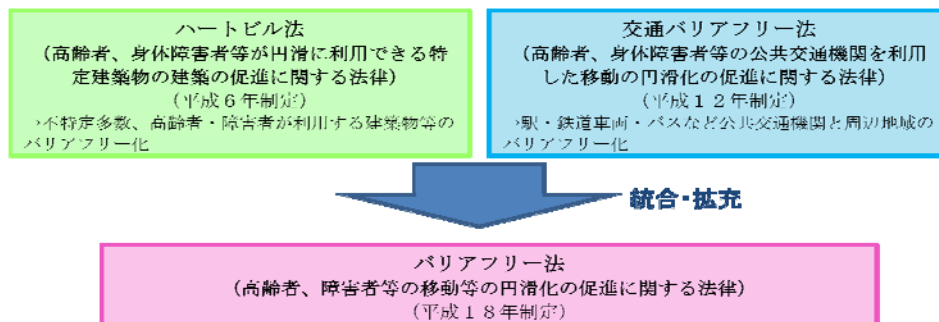
第2章 対象施策の概要

1. バリアフリー法成立までの経緯

バリアフリー施策に関する法整備としては、まず、平成6年に高齢者、障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）が制定され、不特定多数の人々や、主に高齢者や障害者等が利用する建築物のバリアフリー化について定められた。また、平成12年には、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）が制定され、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化について定められたところである。以上2つの法律に基づき、補助や税制などの助成措置と相まって、建築物や公共交通機関・公共施設などにおいて、段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリー化の整備は着実に進展することとなった。

その後、男女共同参画の推進や国際化の流れを受け、平成17年には、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進するため、バリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられ、この中で、「一体的・総合的なバリアフリー施策の推進」が施策の1つとしてとりあげられた。この中で、バリアフリー化を促進するための法律が別々に作られていることで、バリアフリー化自体が施設ごとに独立して進められ、連続的なバリアフリー化が図られていないといった問題や、バリアフリー化が駅などの旅客施設を中心とした地区にとどまっているなど、利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でないことが指摘された。

この結果、ハートビル法と交通バリアフリー法を一体化した法制度の検討が進められ、平成18年に両法を統合・拡充した高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）が成立することとなった。



2. バリアフリー法の概要

1) 概要

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定めるものである。

2) 対象

法の目的とする施策の対象者について、ハートビル法、交通バリアフリー法では、「高齢者、身体障害者等」と定めていたが、本法では、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者、発達障害者を含む全ての障害者を含むことを明らかにするために、「高齢者、障害者等」としている。なお、「障害者等」の「等」には、妊産婦、けが人等が含まれる。

3) 公共交通施設・建築物等のバリアフリー化の推進

① 基準適合義務等

バリアフリー法においては、バリアフリー化の義務を負う対象者として、ハートビル法の建築主等や交通バリアフリー法の公共交通事業者等に加え、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等を規定している。これに基づき、各施設等について、新設・改良等を行う際には政省令において定めるバリアフリー基準に適合させる義務付けを行っている一方、既存の施設等についてバリアフリー基準に適合させる努力義務を課している。各施設等における具体的な義務付け等の内容は以下の表の通りである。

	【施設の新設・改良時】 基準適合の義務	【既存の施設】 基準適合の努力義務
旅客施設及び車両等（法8条） 公共交通移動等円滑化基準	旅客施設及び車両等	
道路（法10条） 道路移動等円滑化基準	一定の道路 ※1	全ての道路
路外駐車場（法11条） 路外駐車場移動等円滑化基準	一定の路外駐車場 ※2	

都市公園 （法 13 条） 都市公園移動等円滑化基 準	都市公園の一定の公園施設 ※ 3	
建築物 （法 14 条） 建築物移動等円滑化基 準 ※ 6	一定の特別特定建築物 ※ 4	全ての特別特定建築物 ※ 5

- ※ 1 **【特定道路】** 生活関連経路を構成する道路法による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したものとす。 (施行令 2 条)
- ※ 2 **【特定路外駐車場】** 一般公共の用に供される自動車の駐車のための施設で自動車の駐車のために供する部分の面積が 500 m²以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの (法 2 条 11 号)
- ※ 3 **【特定公園施設】** 園路・広場、休憩所、野外音楽堂、駐車場、便所、掲示板、標識等 (施行令 3 条)
- ※ 4 特別特定建築物とは、病院、百貨店、官公署、福祉施設、飲食店等の不特定多数の者又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物 (法 2 条 17 号、施行令 5 条)
基準適合義務の対象となるのは、床面積の合計が 2,000 m²以上の建築等をしようとする特別特定建築物 (施行令 9 条) なお、地方公共団体の条例により、上記床面積の合計の引き下げ等が可能 (法 1 4 条 3 項)
- ※ 5 基準適合義務の対象となる特別特定建築物を除く特定建築物 (官公署以外の事務所、保育所、共同住宅等の多数の者が利用する建築物) についても建築等に際し建築物移動等円滑化基準に適合させる努力義務 (法 1 6 条、施行令 4 条)
- ※ 6 建築物移動等円滑化基準を超え、かつ、高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき基準である建築物移動等円滑化誘導基準に適合する特定建築物の建築等及び維持保全の計画について、所管行政庁の認定を受けることができる。認定を受けると、容積率の特例を受けるなどのメリットがある。

② 整備目標

以上の基準適合義務等を課した上で、主務大臣が策定する移動等円滑化等の促進に関する基本方針 (基本方針) において、各施設等における 10 年間のバリアフリー化の整備目標が定められている。なお、当該基本方針は平成 23 年 3 月に改正され、整備目標についても、目標の対象となる旅客施設について、1 日当たりの平均的な利用客数 5,000 人以上から同 3,000 人以上へと拡大するなど、改正を行ったところである。各施設等における具体的な整備目標については次頁の表の通りである。

バリアフリー化の整備目標

		※2 現状 (H23年3月 末)	H22年までの 目標	H32年度末までの目標	
鉄軌道	鉄軌道駅	78%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% この場合、地域の要望及び支援の下、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	
	ホームドア・可動式ホーム柵	44路線 484駅	目標なし	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時間の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を抽選し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進	
	鉄軌道車両	50%	約50%	約70%	
バス	バスターミナル	83%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合 バス 車両	ノンステップバス	38%	約30%	約70% (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	-	目標なし	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)
船舶	旅客船ターミナル	94%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ 離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて優先的にバリアフリー化 ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	旅客船	18%	約50%	○ 約50% ○ 5000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○ 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	92%	※1 原則100%	○ 3000人以上を原則100% ○ その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	航空機	81%	約85%	約90%	
タクシー	福祉タクシー車両	12,258台	約14,000台	約28,000台	
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	※3 88%	原則100%	原則100%(今後、市町村の基本構想作成による重点整備地区の増加に伴い、増加する対象施設も含む)	
都市公園	移動等円滑化園路	48% ^{※3}	約45%	約60%	
	駐車場	38% ^{※3}	約35%	約90%	
	便所	31% ^{※3}	約30%	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	46%	約40%	約70%	
建築物	床面積2000㎡以上の特別特定建築物の総ストック	48%	約50%	約60%	
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	98%	原則100%	原則100%	

※1 H22年までの目標については1日平均利用者3000人以上のものに對象

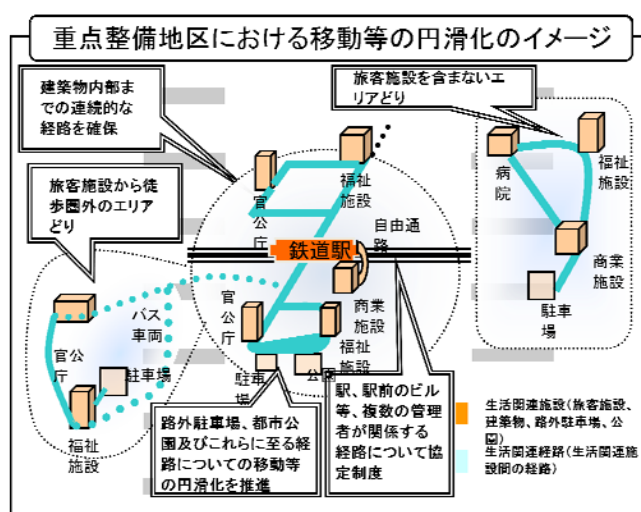
※2 旅客数は乗車降車済みの乗客の比率。1日平均利用者3000人以上の駅数を記載。

※3 集計中につき、H22年3月末時点の数値。

4) 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

① 概要

バリアフリー法において、市町村は、移動等の円滑化を図ることが必要な一定の地区を重点整備地区とし、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成することができることとされている。この基本構想の対象となる範囲として、交通バリアフリー法においては1日当たりの平均的な利用客数が5,000人以上といった一定の要件を満たす旅客施設の周辺のみ限定されていたが、バリアフリー法においては、そもそも旅客施設が存在しない地区であっても、基本構想を策定することができるようにした。



② 当事者参画

まず、基本構想を策定する市町村の取組を促す観点から、基本構想の内容を、市町村に対し具体的に提案できる提案制度を設けている。提案できる者には、事業実施主体者のもとより、利害関係のある高齢者や障害者等の利用者や、地域住民なども含んでいる。制度の実効性を担保する観点から、提案を受けた市町村には、作成等の有無及び作成等しない場合にはその理由を通知する義務を課している。

また、基本構想の作成の際、高齢者や障害者等の計画段階からの参加の促進を図るため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置づけている。この協議会は、市町村、事業実施主体者、高齢者、障害者等、学識経験者その他の市町村が必要と認める者で構成されることとなる。

これら以外にも、住民アンケートやまち歩き、パブリックコメント等、住民参加の機会は確保されているところであり、このような制度の下、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化を進めることが可能となっている。

5) 心のバリアフリー等の推進

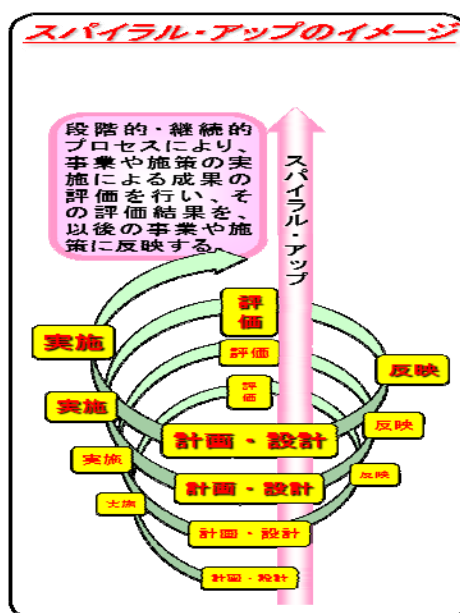
バリアフリー法では、ハード整備だけではなく、ソフト施策の充実を念頭に、様々な責務について位置づけている。

① 心のバリアフリー

バリアフリー法では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「心のバリアフリー」についても規定している。国について教育活動、広報活動等を通じて心のバリアフリーを深めていくことを責務として定めるとともに、国民に対しても、高齢者や障害者等が円滑に移動し施設を利用できるようにすることへの協力だけではなく、高齢者や障害者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性についての理解を深めることが、責務として定められている。また、公共交通事業者等に対しては、職員に対し、高齢者、障害者等に対する適切な対応の仕方等について研修等による教育訓練を行うよう努力義務を課しているところである。

② スパイラルアップ

バリアフリー化を進めるためには、具体的な施策や措置の内容について、施策に関連する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていくことが重要であり、このような考え方を「スパイラルアップ」と呼んでいる。バリアフリー法においては、このスパイラルアップを国の果たすべき責務として位置づけており、地方公共団体や施設設置管理者等についても、これに準ずることとされている。



第3章 評価の視点・手法

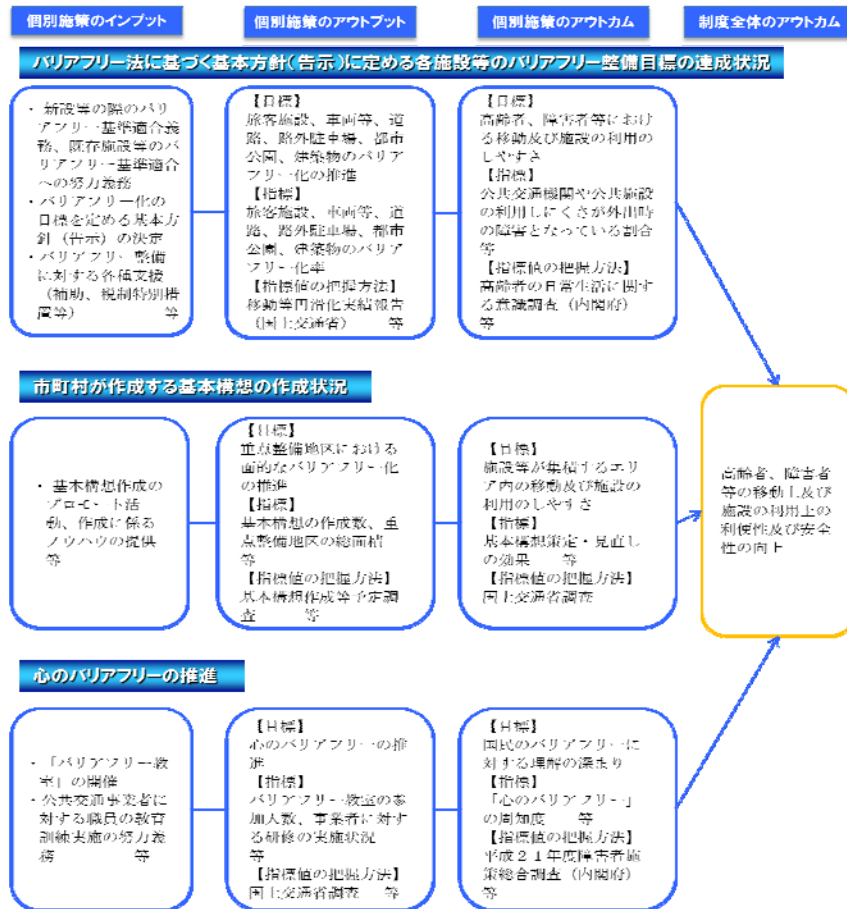
1. 評価の視点

前章で述べたバリアフリー法の全体像を踏まえ、以下の3つの視点において今回の評価を行うこととする。

- ① バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況
- ② 市町村が作成する基本構想の作成状況
- ③ 心のバリアフリーの推進

2. 評価の手法

上記の3つの視点について、それぞれ下記の表の通り、個別施策のアウトプット、個別施策のアウトカムを設定し、各指標毎に分析を行い、評価を行った。



3. 第三者の知見の活用

本評価については、以下のような会議等において、第三者の知見を活用しながら検討を行った。

1) バリアフリーネットワーク会議

バリアフリー施策のスパイラル・アップ（継続的改善）を図るため、関係する全国の施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会する「バリアフリーネットワーク会議」を毎年1回程度開催し、バリアフリー法に基づく取組みの現状把握や課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行っているところであり、平成24年1月17日に開催した当該会議においてバリアフリー法施行後5年間の取組について委員から意見を聴取した。

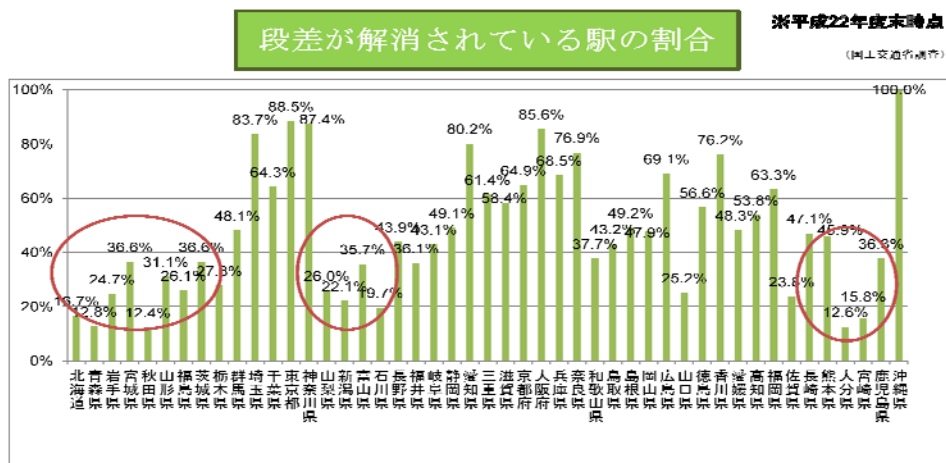
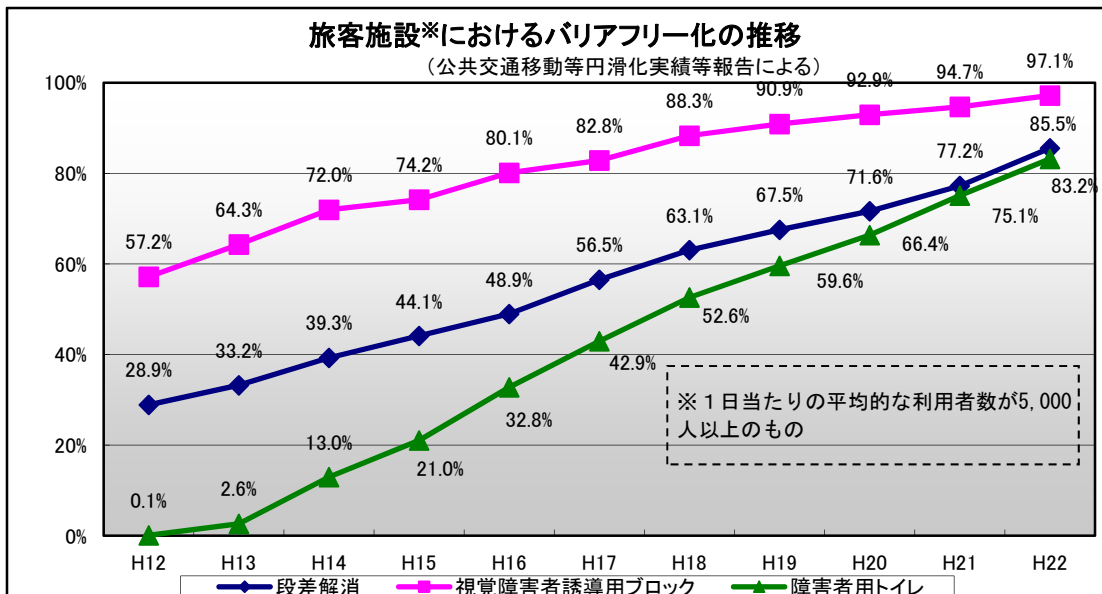
2) 国土交通省政策評価会

国土交通省においては、政策評価の制度設計、運営状況等について、専門的・中立的観点で意見をいただくため、学識経験者等からなる「国土交通省政策評価会」を随時開催しているところであり、当該評価会において、本評価についての経過報告等を行い、委員から意見を聴取した。また、当該評価会の上山座長より担当に指名された工藤裕子委員より適宜個別指導を受けながら評価を進めていった。

第4章 評価結果の概要

1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況

各施設等において、整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところである。一方で、一部地方部においてバリアフリー化が十分に進捗していない箇所が見られるほか、大都市部においては、例えば鉄道について、高度なバリアフリー化への対応が顕在化してきている。



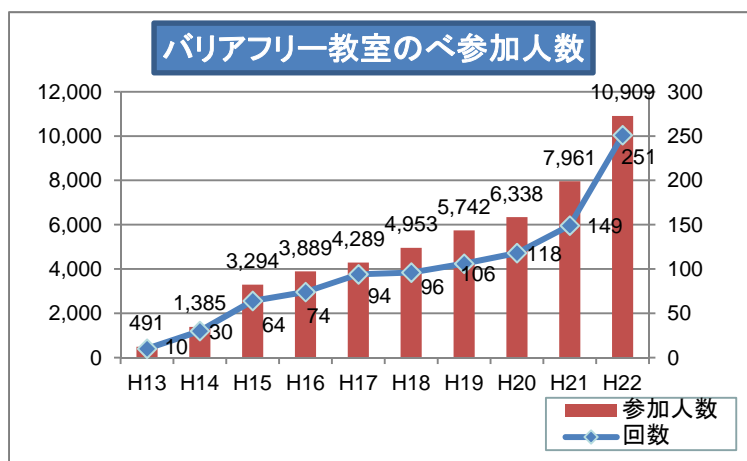
2. 市町村が作成する基本構想の作成状況

基本構想の作成数は順次増加してきているところであるが、未だ270市町村において作成されているにすぎず、全国の市町村の数（約1,750市町村）に比較すると、十分な数の基本構想が作成されているとは言えない状況である。



3. 心のバリアフリーの推進

「バリアフリー教室」の参加人数は順調に増加しており、公共交通事業者等においても独自の取組が行われているところである。ただし、「バリアフリー教室」に参加できる人数は限られており、「心のバリアフリー」の周知度は未だ十分ではない。



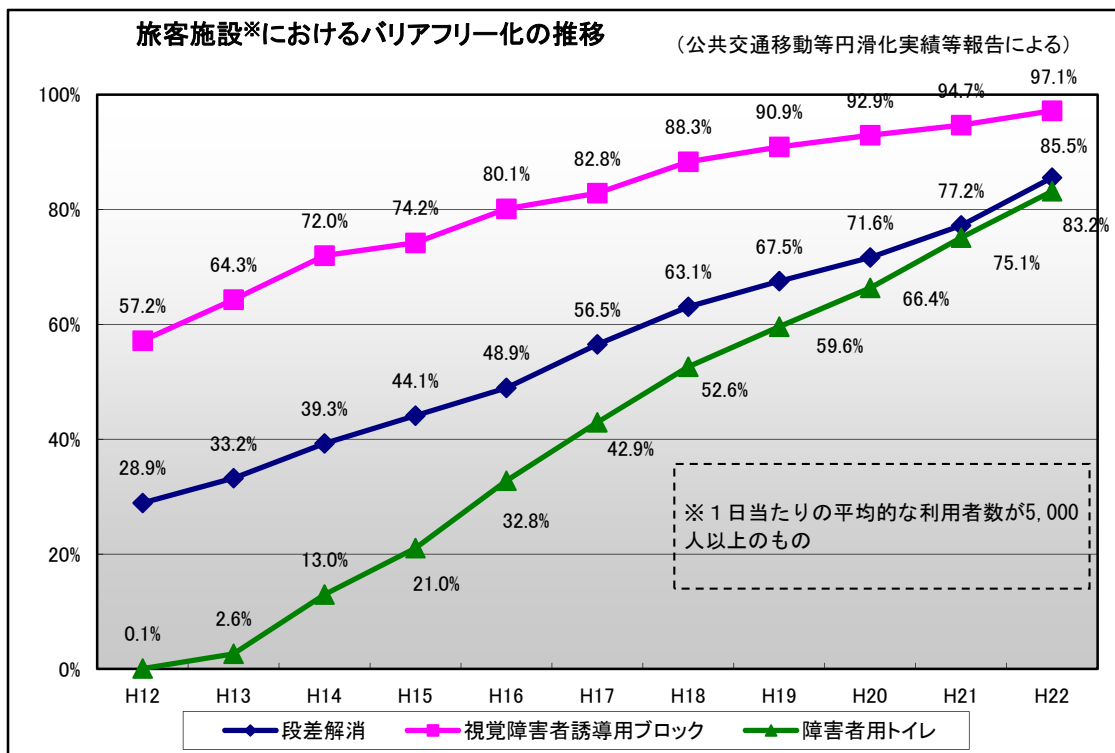
第5章 評価結果

1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況

1) 整備目標の達成状況

以下に見る通り、各施設等において、整備目標に照らし、バリアフリー化は着実に進捗してきているところである。

【旅客施設】

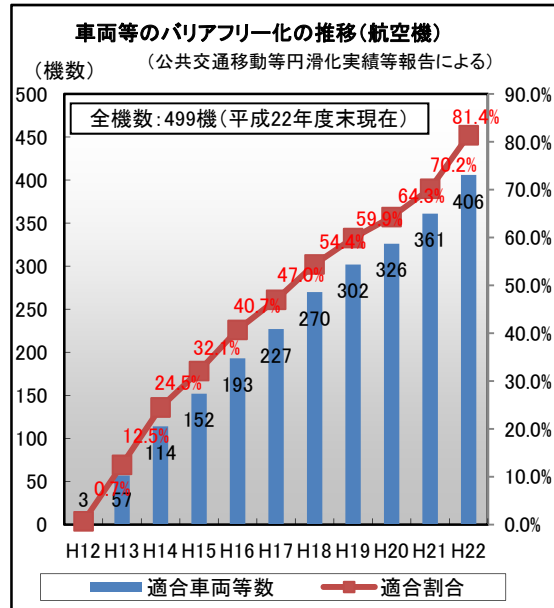
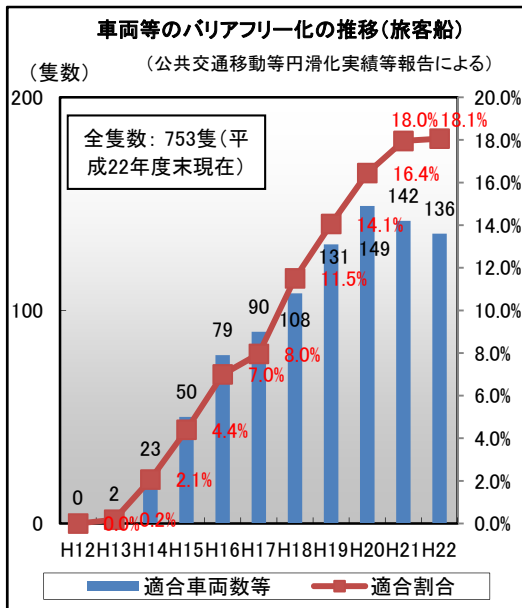
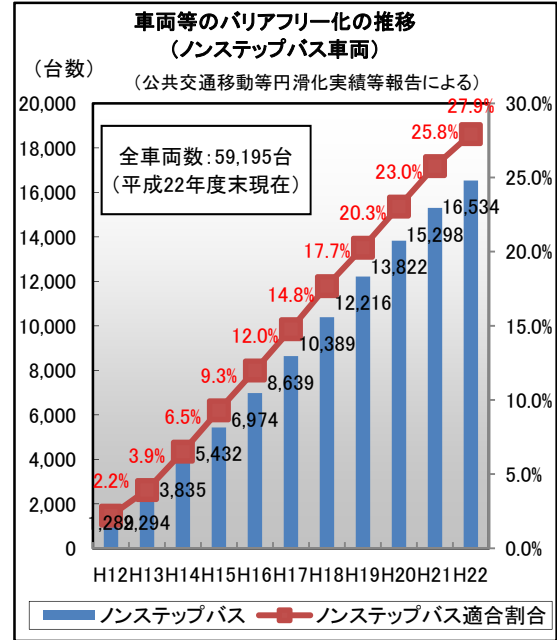
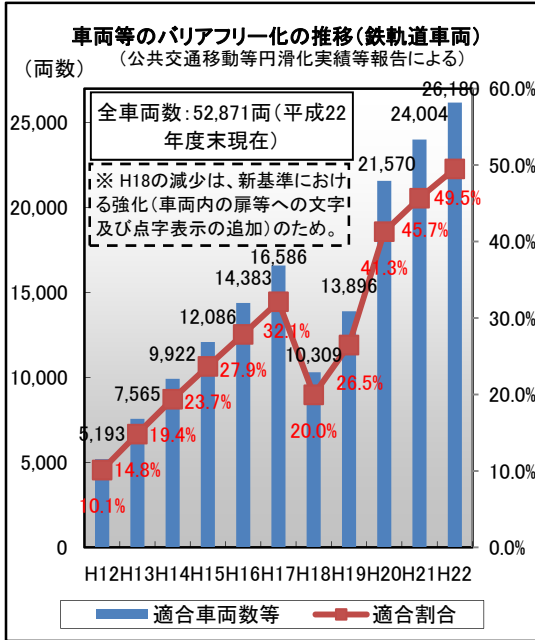


平成22年までの整備目標
原則100%



平成22年度末現在の整備率
 段差解消：85.5%
 視覚障害者誘導用ブロック：97.1%
 障害者用トイレ：83.2%

【車両等】



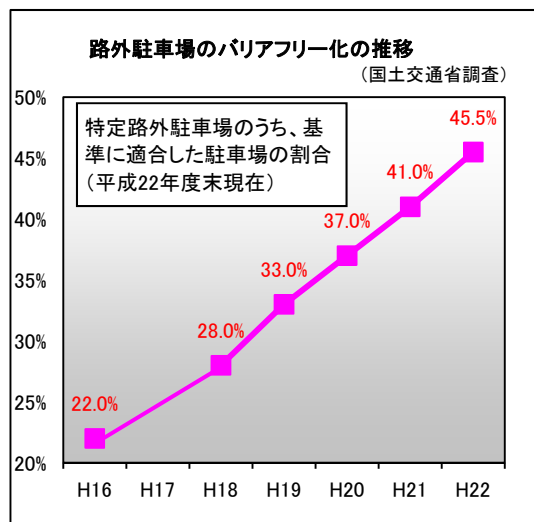
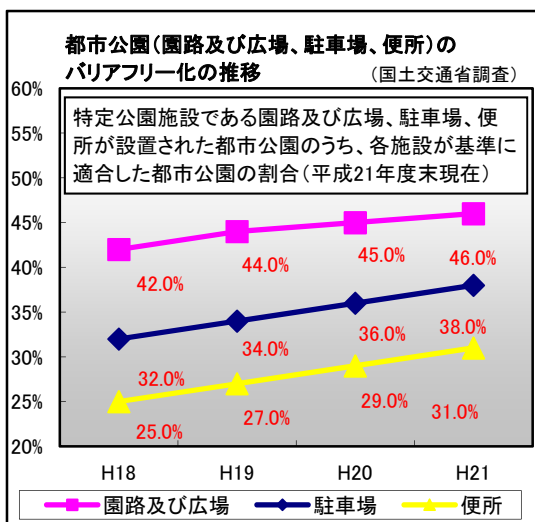
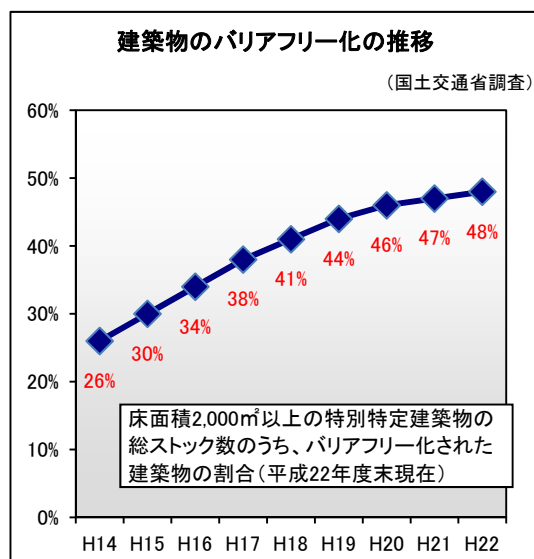
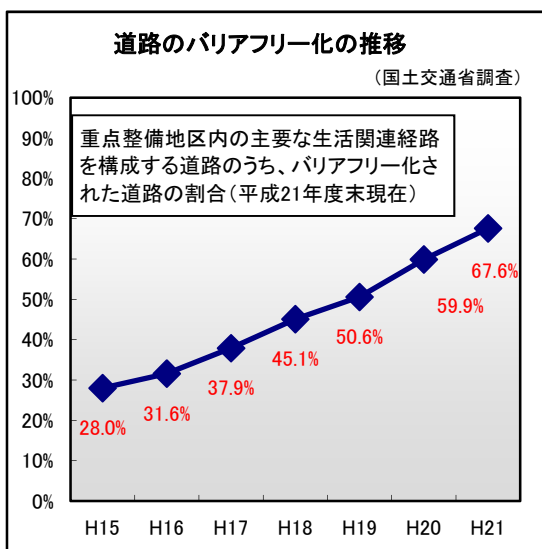
平成22年までの整備目標

- 鉄軌道車両: 約50%
- ノンステップバス車両: 約30%
- 旅客船: 約50%
- 航空機: 約65%

平成22年度末現在の整備率

- 鉄軌道車両: 49.5%
- ノンステップバス車両: 27.9%
- 旅客船: 18.1%
- 航空機: 81.4%

【道路、建築物、都市公園、路外駐車場】



平成22年までの整備目標

- 道路(※1)：原則100%
- 建築物(※2)：約50%
- 都市公園
 - 園路及び広場：約45%
 - 駐車場：約35%
 - 便所：約30%
- 路外駐車場(※3)：約40%

平成22年度末現在の整備率

- 道路(※1)：67.6%(※4)
- 建築物(※2)：48%
- 都市公園
 - 園路及び広場：46.0%(※4)
 - 駐車場：38.0%(※4)
 - 便所：31.0%(※4)
- 路外駐車場(※3)：46%(※4)

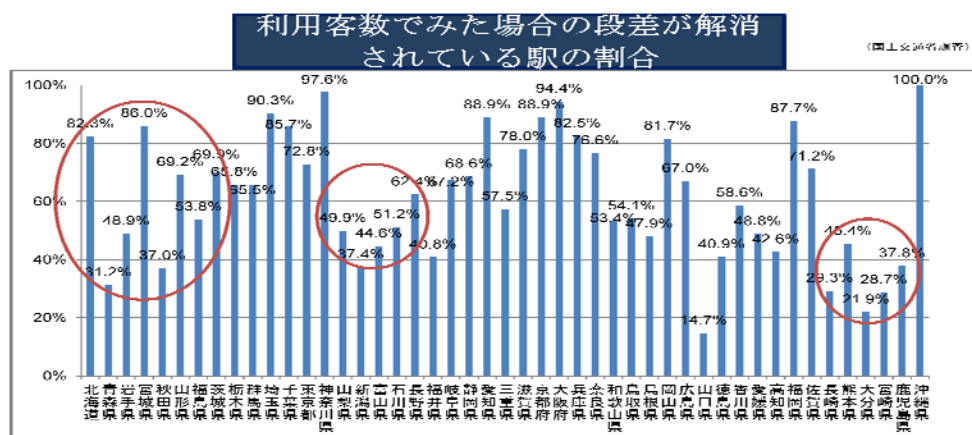
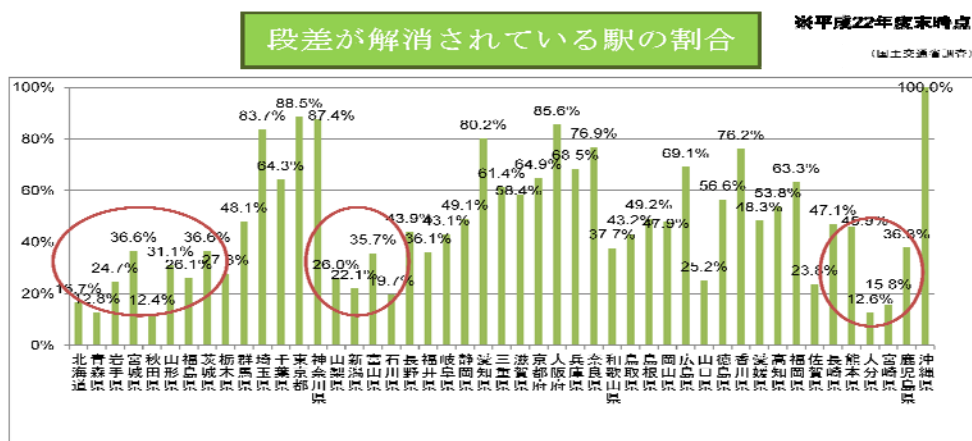
※1：重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路 ※2：床面積2000㎡以上の特別特定建築物の総ストック ※3：特定路外駐車場 ※4：集計につき、平成21年度末現在の整備率

2) 地域別等に見た場合のバリアフリー化の展開（鉄道、建築物の例）

以上のように全国的に見た場合、各施設等のバリアフリー化は順調に進んでいるところであるが、ここでは鉄道、建築物を例にとり、より細分化した分析を行う。

① 地方における鉄道駅のバリアフリー化の展開

下記のグラフに見る通り、大都市圏に比べた場合、地方部においては整備が遅れていることが分かる。ただし、段差解消駅数／全ての駅数に比べると、段差解消された駅の利用客数／全ての駅の利用客数については、地方部においても数字が向上しており、また、各都道府県における1日当たりの平均的な利用客数5,000人以上の駅における段差解消駅の割合を見ても全体的に高い水準となっており、地方部においても、整備目標の対象となっているような利用客数の比較的多い中心駅についてはその多くについてバリアフリー整備がなされていると見ることができる。逆に、基本方針の整備目標の対象となっていない、利用客数の少ない駅についてバリアフリー整備が遅れているものと考えられる。いずれにせよ、地方部において整備が遅れていることは明らかであり、バリアフリー化の更なる全国化を図る必要がある。



【各都道府県における1日当たりの平均的な利用客数5、000人以上の駅の駅数及び段差解消駅の割合】

都道府県	北海道	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県
駅数	80	3	6	49	1	1	6	30	18	11	158	183
段差解消駅の割合	85.0%	66.7%	66.7%	87.8%	100.0%	100.0%	100.0%	76.7%	94.4%	90.9%	90.5%	84.2%
都道府県	東京都	神奈川県	山梨県	新潟県	富山県	石川県	長野県	福井県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県
駅数	671	298	5	14	5	3	13	3	17	40	202	18
段差解消駅の割合	75.4%	96.6%	60.0%	64.3%	80.0%	66.7%	100.0%	66.7%	94.1%	77.5%	94.1%	94.4%
都道府県	滋賀県	京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	徳島県
駅数	30	113	388	171	41	10	2	1	17	52	7	1
段差解消駅の割合	90.0%	84.1%	88.7%	88.9%	85.4%	80.0%	100.0%	100.0%	100.0%	73.1%	28.6%	100.0%
都道府県	香川県	愛媛県	高知県	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	
駅数	5	3	1	103	3	8	7	3	1	6	5	
段差解消駅の割合	100.0%	100.0%	100.0%	93.2%	100.0%	37.5%	57.1%	66.7%	100.0%	50.0%	100.0%	

② 地域別、用途別に見た建築物のバリアフリー化の状況

i. バリアフリー法に基づく条例策定状況

地方公共団体は、バリアフリー法第14条第3項に基づく条例を制定することで、義務付けの対象となっていない特別特定建築物以外の特定建築物を義務付けの対象とすることや、その対象とする規模を引き下げることが可能となっている。さらに、適合させるべき基準についても、地域の実情に応じて基準を付加（強化）することが可能となっている。このような条例を定めることにより、地域の実情に応じた建築物のバリアフリー化が可能となるが、平成23年11月1日現在において、当該条例を制定しているのは以下の13都府県6区市である。

【条例策定済みの地方自治体（平成23年11月1日現在）】

都府県・・・岩手県、山形県、埼玉県、東京都、神奈川県、石川県、京都府、大阪府、
兵庫県、鳥取県、徳島県、大分県、熊本県
区市・・・世田谷区、練馬区、横浜市、川崎市、高山市、京都市

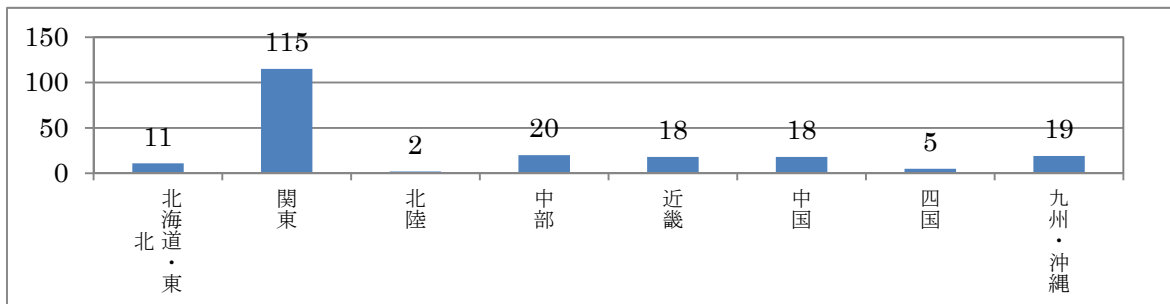
ii. 誘導基準に適合する特定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定件数（地域別、用途別）

建築物においては、義務付け基準とは別に、よりレベルの高い誘導基準に適合する建築物の整備を誘導するため、容積率の特例及び表示制度等のインセンティブがある認定特定建築物制度を設けているところである。

以下では、当該認定件数について、地域別、用途別に分析を行っている。

【地域別（平成22年度実績）】

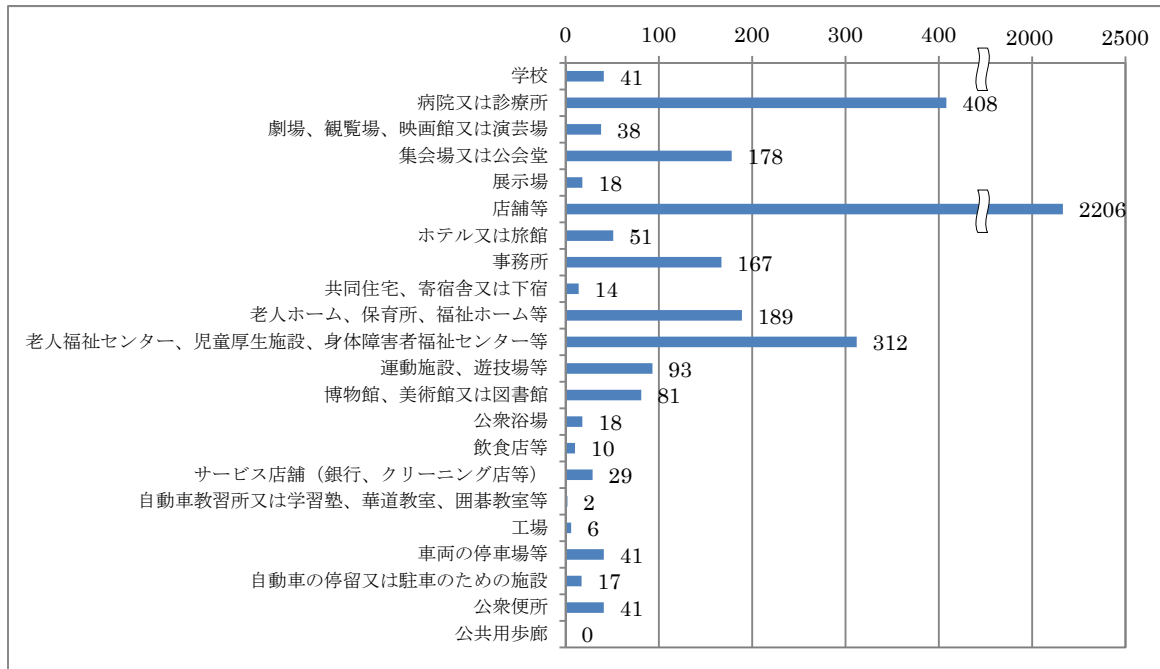
（国土交通省調査）



地域別では、関東における認定件数が特に多いほか、大都市圏を含む地域においても多くなっている。上記の条例策定状況から確認できるように地方部においてもバリアフリー化に対する意識が高い地域もあるが、大都市圏と比較すると容積率特例等のインセンティブがそこまで魅力的でないこと等により、認定取得の動きが少ないものと推測される。

【用途別（平成6年度～平成22年度の累計件数）】

（国土交通省調査）



用途別では、店舗等の認定件数が特に多いほか、病院・診療所、続いて老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センター等についても認定件数が多くなっている。これらについては、企業イメージや集客力の向上、バリアフリー化の社

会的要求等により、認定取得に前向きに取り組んでいるものと推察される。

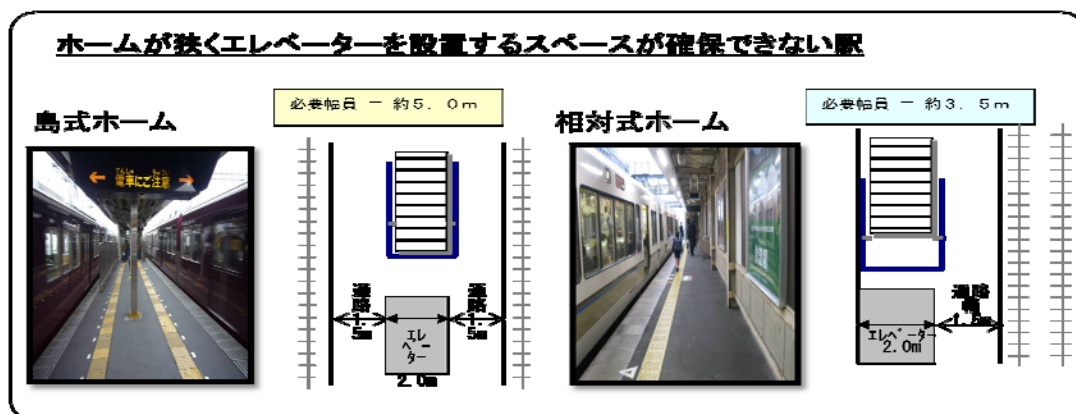
以上のように、建築物のバリアフリー化については、地域や用途によって差が生じているところである。

3) 高度なバリアフリー化の課題（鉄道の例）

バリアフリー化が進捗するに従い、高度なバリアフリー化への要請も高まってきているところである。ここでは、特に住民に身近なモードである鉄道における課題を取り上げる。

① 地形上の制約等の技術的課題

鉄軌道駅においては、構造や地形上の問題等により、バリアフリー化を行うことが困難であり、バリアフリー化を実施するためには、大規模な改修を行わなければならないような整備困難駅が存在している。例えば、以下のような例がある。



他にも、

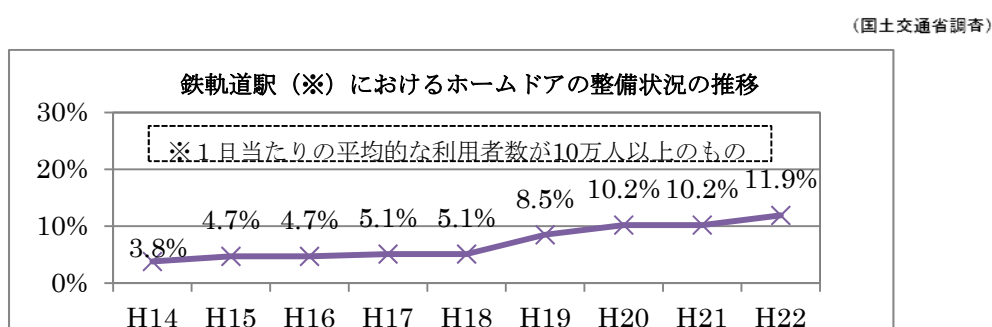
- 地下駅で、地上に道路や商業店舗等があることにより、地上部にエレベーターを設置するスペースが確保出来ない駅
- 地下駅がシールド区間にあり、シールド構造に開口部を設けると強度不足を生じる駅
- 地下駅で、天井が低く、エレベーターを設置するための高さを確保できない駅
- 新幹線の高架橋が傍にあり、運行に影響を及ぼさないよう、柱等の大規模な補強が必要となる駅

等があり、このような場合、まちづくり等と一体となってホーム幅やエレベーター設置等のバリアフリー化のための空間確保や、バリアフリー化は直接収益向上にはつながらないにも関わらず莫大な費用を要するため、事業者単独での整備は期待出来ない状況にある。

② ホームドアの整備状況

昨今、鉄道駅のホームからの転落事故、列車との接触事故が多発しており、ホームドア等、転落事故の防止効果の高い対策の必要性が高まってきている。しかし、以下のグラフにある通り、1日当たりの平均的な利用客数10万人以上の駅(※)に絞っても、その整備率は10%程度にとどまっている。

(※平成23年8月の「ホームドアの整備促進等に関する検討会」における中間とりまとめにおいて、利用者10万人以上の駅において、ホームドア又は内方線付きJIS規格対応の点状ブロックの整備を優先的に進める旨を明記した。)



このようにホームドアの整備状況が低迷している理由としては、車両扉等の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用がかかるといったことがあり、鉄道事業者単独の取組によるだけでは限界がある。

以上のような高度なバリアフリー化に対しては、地方公共団体に対して、地域住民の福祉の増進を図る観点からその支援やバリアフリー化のための空間確保に関する取り組みを求めるとともに、必要な支援を行うことにより、その促進を図ることが求められる。そのためにも、高度なバリアフリー化に対応した効果的な推進方策等について検討を行うことが必要である。

4) バリアフリー化による利用者への効果

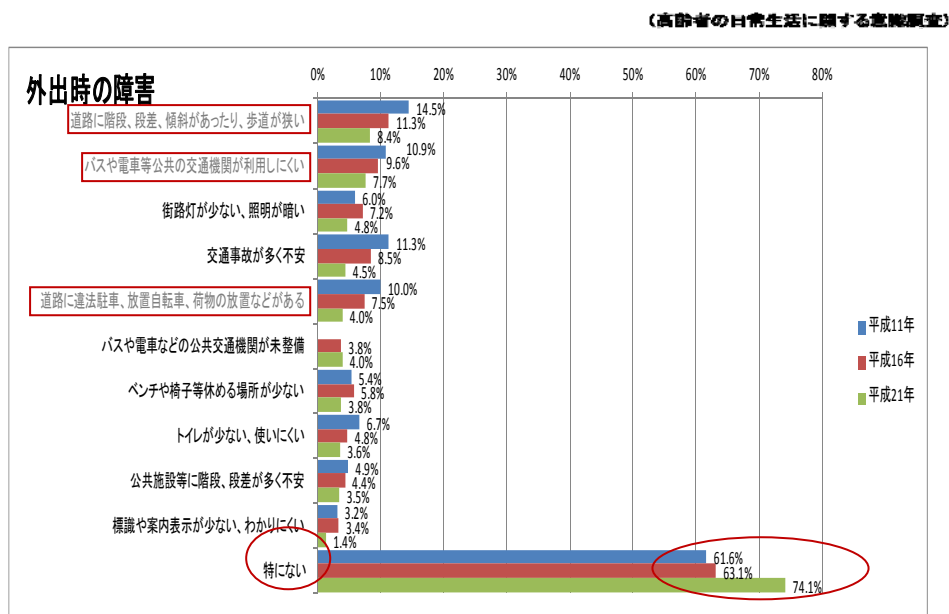
これまで述べてきた通り、バリアフリー化については、課題を抱えつつも一定程度進捗してきたところであるが、実際に利用者に対してどのように効果が現れているかというアウトカムの部分について検証する。

① 高齢者が感じる外出時の障害

高齢者が外出時に感じる障害についてのアンケート結果を次頁に掲載している。このグラフにあるように、「特にない」という項目がこの10年で増加しているほか、「道路に階段、段差、傾斜があったり、歩道が狭い」「バスや電車等公共の交通機関

が利用しにくい」「道路に違法駐車、放置自転車、荷物の放置などがある」といった項目が大幅に減少しており、バリアフリー化の進捗により、高齢者が外出時に感じる障害が減ってきているとすることができる。

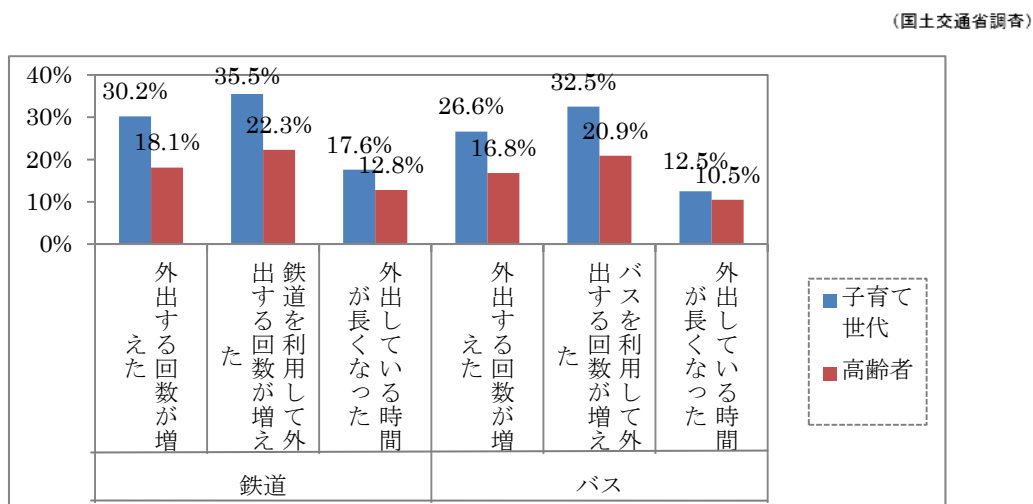
【高齢者が感じる外出時の障害】



② バリアフリー化による行動等の変化

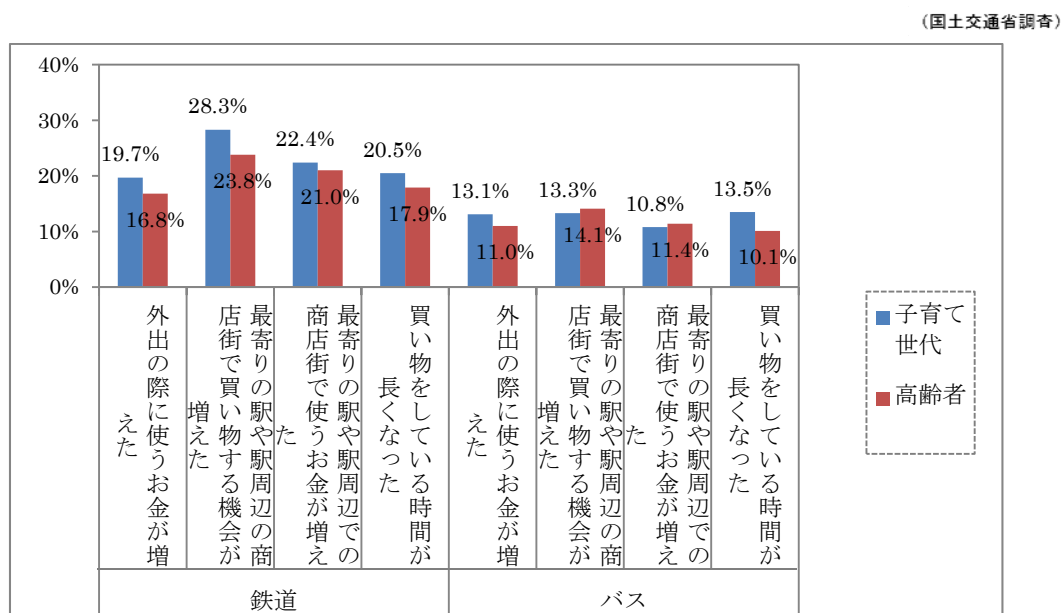
また、平成21年に実施した「三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査研究」の一環として、子育て世代と高齢者に対し、バリアフリー化による外出等の行動の変化や、消費活動の変化について全国インターネットアンケートを行った。

【バリアフリー化による外出等の行動の変化】



この結果によると、バリアフリー化による外出頻度の変化については、鉄道及びバスのいずれにおいても、子育て世代の約30%前後、高齢者の約20%前後が「外出する回数が増えた」「鉄道又はバスを利用して外出する回数が増えた」と回答しており、鉄道やバスについてのバリアフリー化がなされた結果、利用者の外出行動に影響を与えていることが考えられる。

【バリアフリー化による消費活動の変化】



この結果によると、バリアフリー化による消費活動の変化については、鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化によって、子育て世代の約30%弱、高齢者の約20%強が「最寄りの駅や駅周辺の商店街で買い物する機会が増えた」と回答しており、また、子育て世代、高齢者ともに約20%強が「最寄りの駅や駅周辺での商店街で使うお金が増えた」と回答している。以上より、バス等のバリアフリー化により最寄りの駅まで行きやすくなったこと、駅や商店街におけるバリアフリー化により買い物がしやすくなったことが考えられる。

以上のように、バリアフリー化の進捗により、利用者の外出時の障害が緩和され、結果として行動への変化も与えていると考えられる。

2. 市町村が作成する基本構想の作成状況

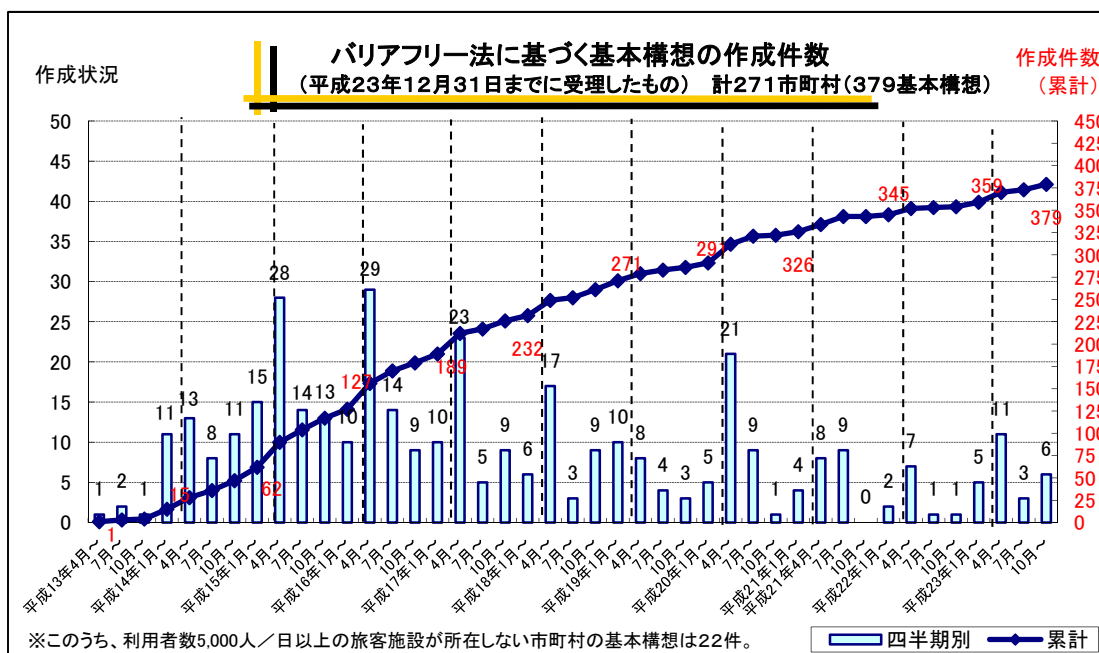
1) 基本構想の作成状況

基本構想の作成により、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化を計

画的に進めることが可能となり、各地域においてそれぞれの特性に合った面的なバリアフリー化が推進され、地域内における移動及び施設の利用がしやすくなることが期待される。基本構想の作成件数が増えることは、市町村が主体的に面的なバリアフリー化が推進している地域が増えていることを意味し、すなわち、利用者のニーズにより細かく応えるバリアフリー化の進捗をもたらすものと考えられる。以下に、基本構想の作成件数と、重点整備地区の総面積の推移グラフを示す。

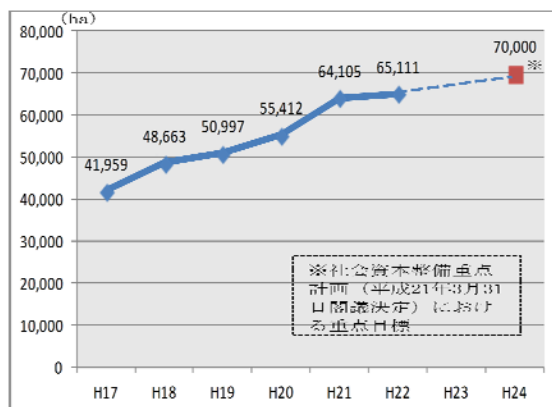
【基本構想の作成件数】

(基本構想作成等予定調査)



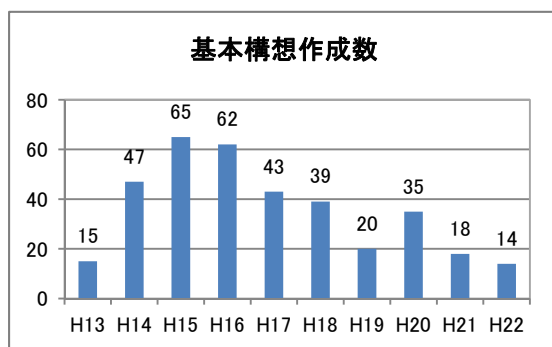
【重点整備地区の総面積】

(基本構想作成等予定調査)



【年度毎の基本構想作成数の推移】

(基本構想作成等予定調査)



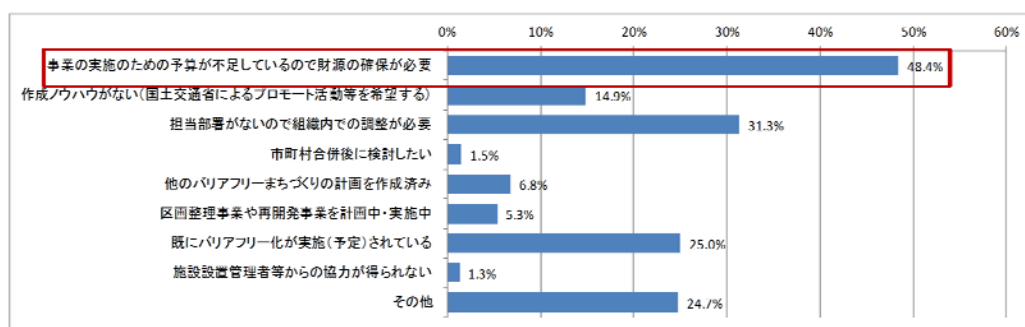
以上のグラフを見るに、基本構想の累計作成件数は順次増加しており、重点整備地区の総面積も、社会資本整備重点計画（平成21年3月31日閣議決定）に定める平成24年における重点目標に向け、順調に増加してきている。

しかし、基本構想の作成数は増えてきているとはいえ、未だ270市町村において373基本構想が作成されているに過ぎず、全国の市町村数（約1750市町村）に比較すると十分な数に達しているとはいえない状況である。また、年度毎の作成件数の推移を見ても、ここ数年は数値が伸び悩んでいる状況であることが分かる。

このように基本構想の作成が伸び悩んでいる理由を探るための分析として、市町村に対し、基本構想作成の予定がない理由についてのアンケートをとった結果が以下の通りである。

【基本構想作成の予定がない理由】

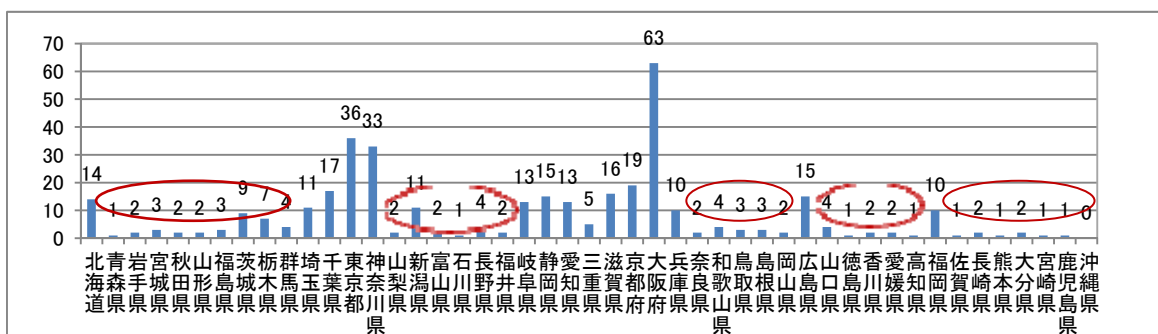
(基本構想作成等予定調査)



この結果によると、「事業の実施のための予算が不足しているので財源の確保が必要」が最も多くなっており、特に財政状況の厳しい地方において、予算が確保できないために基本構想作成を断念しているところが多くあると考えられる。実際に都道府県別の基本構想の作成件数について集計した結果が次頁のグラフである。

【都道府県別の基本構想の作成件数（平成23年9月末時点）】

(国土交通省調査)



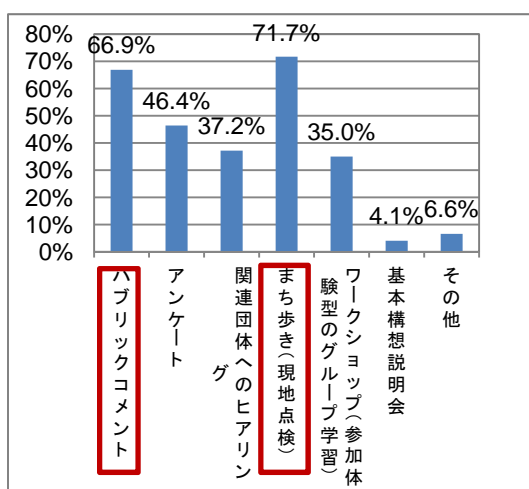
この結果を見るに、地方部においては基本構想の作成が進んでいないことが明らかに示されている。16ページ以降で示したような、地方部におけるバリアフリー化の相対的な遅れがここでも現れており、今後、地方部に対する基本構想作成のプロモート活動に力を入れていく必要がある。

2) 当事者参画を確保するための取組の状況

基本構想においては、協議会制度が法律に位置づけられているなど、当事者参画に関する制度が充実している。この当事者参画は、利用者のニーズに合った面的なバリアフリー化を推進するに当たって不可欠な要素であり、住民に近い自治体である市町村が作成する基本構想制度にとって根幹をなしている。各市町村が基本構想を作成するにあたり、どういった当事者参画を確保するための措置を行っているかに関する調査の結果を以下に示す。

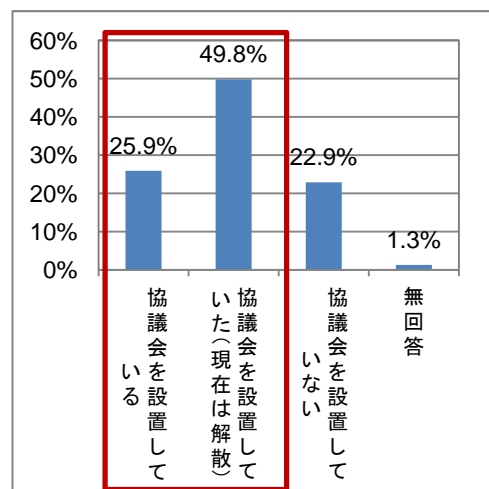
【住民等の意見を反映するための措置】

(基本構想作成等予定調査)



【協議会の設置の有無】

(基本構想作成等予定調査)

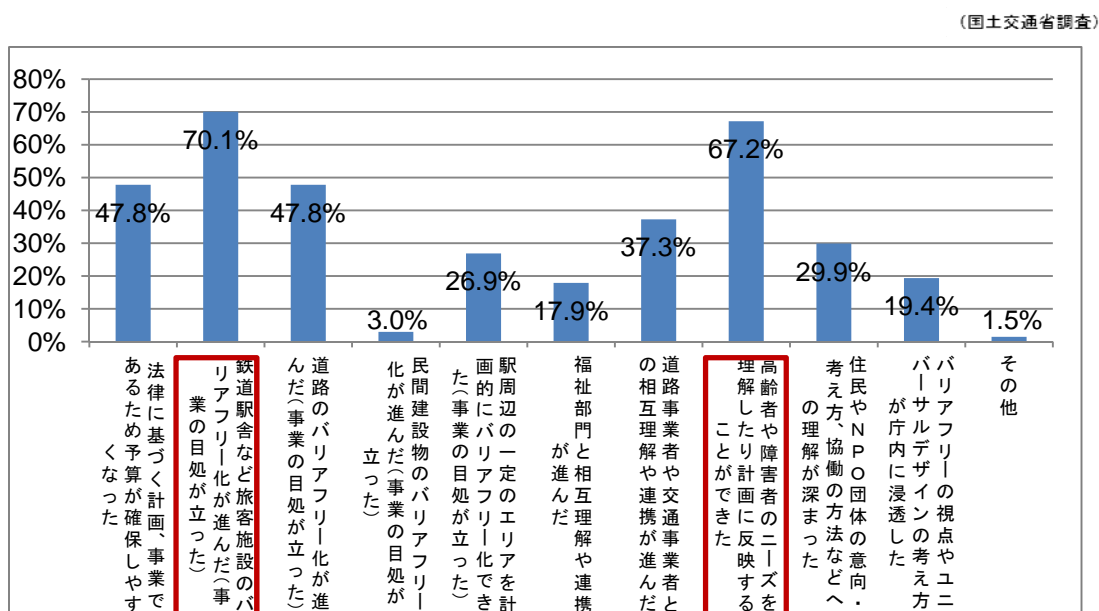


この結果によると、基本構想作成時にまち歩き（現地点検）やパブリックコメントを行っている市町村が多いほか、協議会の設置を行ったところが大半であり、各市町村レベルにおいて高齢者や障害者等の利用者の意見をきめ細かに基本構想に反映した上で面的なバリアフリー化が推進されていると言える。

3) 基本構想策定・見直しの効果

実際に基本構想が作成されたことにより、どのような効果が出ていると考えているのか、平成22年に実施した「バリアフリー新法に対応した基本構想の改正・策定促進についての調査研究」の一環として市町村に調査を行った結果が以下のグラフである。

【基本構想策定・見直しの効果】



この結果によると、「鉄道駅舎など旅客施設のバリアフリー化が進んだ（事業の目処が立った）」「高齢者や障害者のニーズを理解したり計画に反映することができた」が特に多くなっており、単に旅客施設等における個別施設のバリアフリー化が進んだだけでなく、基本構想の狙いとする、利用者のニーズをきめ細かに反映した上で、一体的・総合的にバリアフリー化を行うという目的が概ね達成されていると言える。

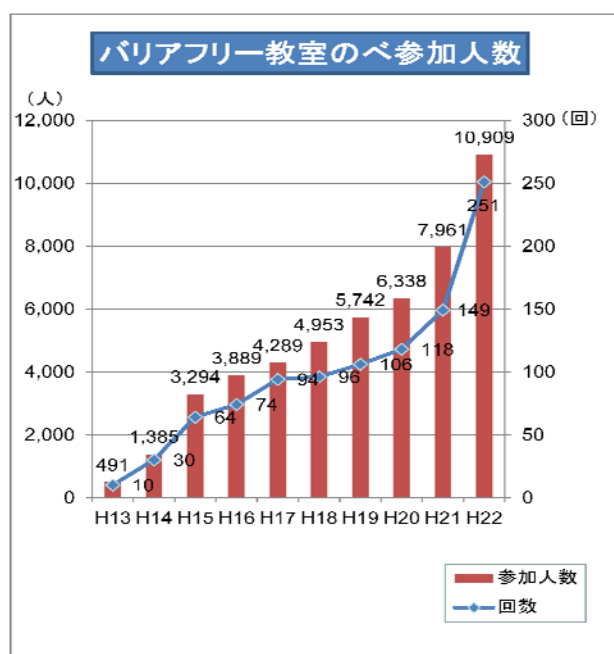
3. 心のバリアフリーの推進

1) バリアフリー教室の参加人数

バリアフリー化の推進のためには、ハード面の整備を行うだけでなく、バリアフリ

一化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求めるというソフト面の取組が不可欠である。例えば、施設設置管理者や国民一般にバリアフリーの趣旨が十分に理解されていない結果、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車いす使用者用駐車スペースへの無断駐車等の問題が生じているところである。このため、事業者を含む国民自らが高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することについての理解が必要となっている。こういった「心のバリアフリー」を推進するための国の取組として、国民有志に対し高齢者、障害者等の置かれた状況を模擬体験する等の啓発活動を内容とする「バリアフリー教室」の開催を行っているところである。このバリアフリー教室の取組が広まることで、国民のバリアフリーへの理解が向上すると考えられる。以下に、バリアフリー教室ののべ参加人数の推移のグラフを掲載する。

(国土交通省調査)



このグラフを見るに、バリアフリー教室の参加人数、回数は順次増加してきているところである。また、次頁にグラフを掲載しているが、バリアフリー教室実施後にアンケートを行った結果からは、障害当事者の実際を理解することができた等、バリアフリー教室は役に立ったという意見が多く出ており、1回1回のバリアフリー教室は効果を挙げていると考えられる。しかし、各回に参加できる人数は限られている等の要因により、これまでののべ参加人数は1万人余りとどまっているところであり、バリアフリー教室によって広く国民に対して啓発活動がなされているとはいえない状況にある。今後国としては、バリアフリー教室の取組を推進することはもちろんであるが、学校教育の課程に盛り込むことや、ボランティア活動等の社会活動への参加

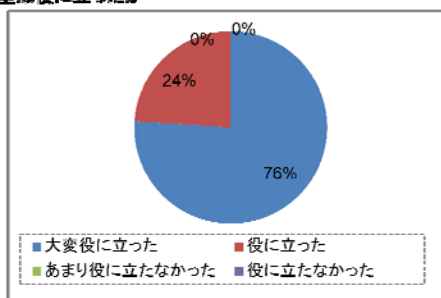
を呼びかける等の幅広い取組が必要である。

【バリアフリー教室実施後のアンケート調査】

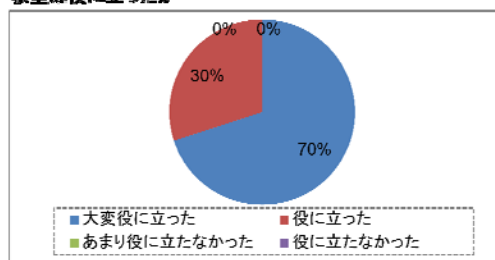
【北海道白老町（観光事業者等参加）】

【札幌市立幌南小学校（小学生参加）】

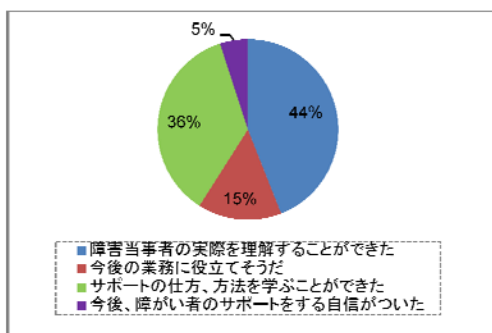
・教室は役に立ったか



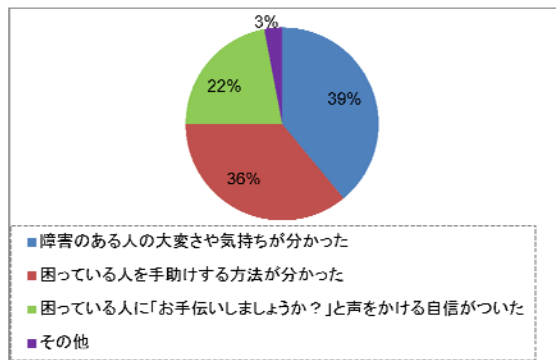
・教室は役に立ったか



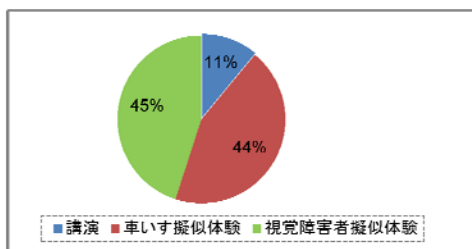
・どのように役に立ったか



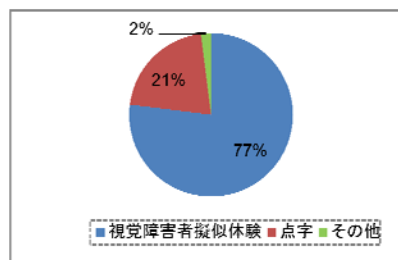
・どのように役に立ったか



・役に立ったのはどの体験か



・役に立ったのはどの体験か



2) 公共交通事業者等における教育訓練の状況

高齢者、障害者等が公共交通を利用する際に直接接することとなる公共交通事業者等の職員においては、高齢者、障害者等からの問い合わせに適切に対応したり、必要な介助を行うことが必要である。法においても、公共交通事業者等に対し、高齢者、障害者等に対する適切な対応の仕方等について研修等による教育訓練を行うよう努力義務を課しているところであり、当該努力義務に伴い、バリアフリーに関する教育訓練に取り組む公共交通事業者等が増えてきているところである。例えば、研修事業

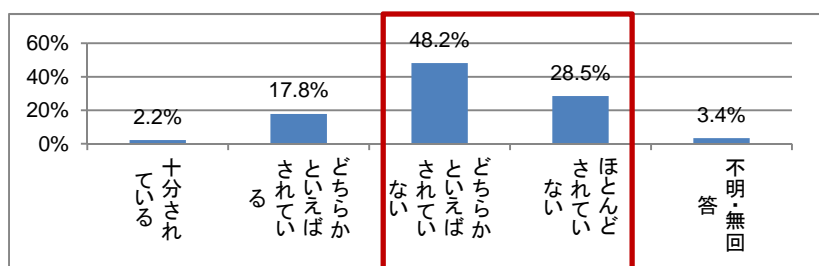
の一環として、全駅係員に対し、実際に高齢者や障害者を呼んでコミュニケーションスキルを学ぶほか、車いすやアイマスクの疑似体験を行う等といった、ソフト面でのバリアフリー化を図る研修を行っているような事業者もある。このように、公共交通事業者等における教育訓練への取組は進展してきているところであるが、一部、障害者の「乗車拒否」や「利用拒否」と言われる問題も発生しているところであり、国としては、事業者等の教育訓練への取組がさらに広がるよう、助言・指導等に力を入れる必要がある。

3) 心のバリアフリーの周知度

以上のような取組によって、心のバリアフリーがどの程度国民に浸透しているのかを図る指標として、心のバリアフリーの周知度について平成21年に調査を行った結果が以下のグラフの通りである。

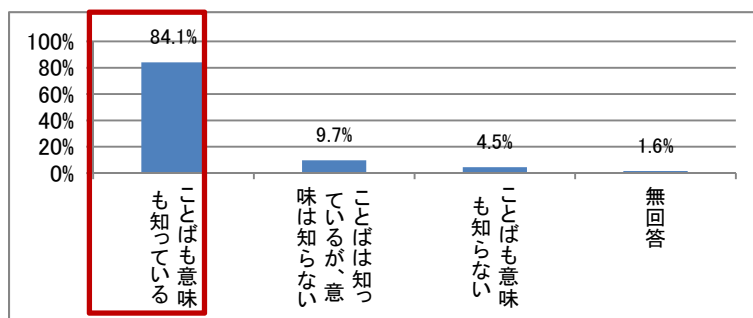
【「心のバリアフリー」の周知度】

(平成21年度障害者施策総合調査)



【参考：「バリアフリー」の認知度】

(平成18年度バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進新及方策に関する調査研究)



この結果によると、「ほとんどされていない」と「どちらかといえばされていない」を合計すると76.7%に達し、心のバリアフリーは国民に浸透していないと言わざるをえない。一方、バリアフリーの認知度については、バリアフリー法制定年の平成18年調査において、既に言葉も意味も知っているという回答者が8割を越えており、

バリアフリーについては知っているが、心のバリアフリーについては知らない、という国民の傾向が見て取れる。今後とも、バリアフリー化の推進においては、ハード整備だけでなく、国民一人一人の理解が重要であることについての広報活動に努めるとともに、広く教育活動を推し進めていく必要がある。

(参考) スパイラルアップ

バリアフリー化を進めるにあたっては、当事者の参加の下、検証を行い、結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」が重要であり、その取組状況について、参考指標として取り上げることにする。

1) バリアフリーネットワーク会議の開催

バリアフリー施策のスパイラルアップを図る目的の下、関係する全国の施設設置管理者、当事者団体、有識者、行政等が一堂に会し、バリアフリー法に基づく取組の現状把握、課題の抽出、対応方策の検討や提案等を行うため、全国バリアフリーネットワーク会議を年に約1回のペースで開催しているところである。例えば、平成23年1月に開催した第5回会議においては、基本方針の改正について意見を伺い、3月の改正の内容に反映を行ったところであり、各方面からの意見を施策に反映するための貴重な場となっている。

2) 調査研究等に基づく対応策の実施

バリアフリー法制定後、各種調査研究等を実施し、障害の特性に応じた細部にわたる施策への対応等を行っている。

【調査研究の例】

- 知的障害者、精神障害者、発達障害者に対応したバリアフリー化施策に係る調査研究（平成19年度調査研究）
 - 当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、公共交通機関、商業施設、公共施設等の職員向けの「対応ハンドブック」と「施設整備のポイント集」を作成し公表を行った。
- 視覚障害者用誘導ブロックに関する調査研究（平成20年度、21年度調査研究）、視覚・聴覚障害者の安全性・利便性に関する調査研究（平成22年度、23年度調査研究）
 - 当事者団体、学識者、関係事業者等からなる委員会での検討を踏まえ、移動等円滑化整備ガイドライン改正時に反映を予定している。
- 弱視者・色覚障害者の安全性・利便性に関する調査研究を実施予定

→現在ガイドライン上の視覚障害者への対応は、全盲者を前提としたものであり、弱視者・色覚障害者に対応した基準を盛り込むことを目指し、調査研究を行うことを予定している。

第6章 主な課題及び今後の反映の方向

1. バリアフリー法に基づく基本方針（告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況

1) 地方部における取組

全国的な数値で見るとバリアフリー化は順調に進捗してきているところであるが、地方部においては未だバリアフリー化が十分でない地域が残存している。このような状況に対し、バリアフリー化の全国展開を一層推進していく必要がある状況にある。

具体的には、平成23年3月に改正した基本方針の内容に沿って取組を進めていくことが考えられる。この基本方針の改正においては、旅客施設のバリアフリー化に関する目標の対象を、1日当たりの平均的な利用客数「5,000人以上」から「3,000人以上」に拡大し、全旅客施設の利用者の約95%をカバーできるようになったほか、都府を除く各道県人口が多い上位3～5都市の全ての駅が整備対象駅となったところである。このように、基本方針において、地方部におけるバリアフリー化に力を入れる改正を行ったところであり、当該基本方針に沿ってバリアフリー化の全国展開を推進していくための方策について検討を進めていく必要がある。

2) 高度なバリアフリー化に対する対応

高度なバリアフリー化について、本評価においては鉄道の例をとりあげ、整備困難駅への対応やホームドアの設置等といった一層の高度化への対応が課題として顕在化していることに言及した。

対応策としては、高度なバリアフリー化については、まちづくり等と一体となってバリアフリー化のための空間確保を要することや、莫大な費用がかかる一方、直接的に収益につながるものでなく、事業者が整備のインセンティブが働きにくいこと、インセンティブ方策等について検討を行うことが必要である。また、ホームドアについては、平成23年8月に「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間とりまとめにおいて、「1日当たりの利用者数10万人以上の駅について、ホームドア又は内方線付きJIS規格対応の点状ブロックの整備を優先して速やかに実施」する旨の方向性を示したところであり、今後は当該中間とりまとめを踏まえ、着実にホームドア等の転落防止対策を進めていく必要がある。

2. 市町村が作成する基本構想の作成状況

基本構想については、作成数自体は増加してきているものの、平成23年9月末現在、270市町村において373基本構想が作成されているに過ぎず、全国の市町村数（約1,750市町村）に比較すると、十分な数に達していない状況であり、今後とも基本構想の作成を促していく必要がある。

対応策としては、まずは提案制度の活用促進が挙げられる。バリアフリー法においては、住民等が市町村に対し、基本構想の提案ができる制度を設けているが、これまでこの提案制度が利用されている例が極めて少ない状況にある。そのため、基本構想の提案の際に必要な素案の内容について分かりやすく示したパンフレットを作成し、各地域における関係者の参考に資するなど、提案制度の活用促進を図ることが考えられる。また、他の取組としては、基本構想作成予定等調査において、各市町村における基本構想作成状況や、作成済みの基本構想に関するデータを公表することで、市町村の取組を促していくことが考えられる。

3. 心のバリアフリーの推進

心のバリアフリーの推進にあたっては、バリアフリー教室の参加人数や公共交通事業者等における取組は進んできているものの、心のバリアフリーの国民への周知度は未だ低いものであることが本評価で明らかになった。

心のバリアフリーの考え方を広く普及させる方策として、まず、社会に出る前の若者に意識付けを行う観点から、全国の小中学校をターゲットとするような取組が考えられる。具体的には、バリアフリー教育を進めていくため、小中学校の児童・生徒向けの副教材を作成し、全国のすべての小中学校での活用に供するといったことが考えられる。また一方で、公共交通事業者等における職員への教育訓練を推進するため、平成23年3月の基本方針の改正において、教育訓練に関し、障害当事者の参画とPDCAサイクルでの取組を求めたところであり、国としても事業者等に対する助言・指導に力を入れる必要がある。

心のバリアフリーは地道な取組が求められる分野であり、一朝一夕に成果が出る分野ではないが、今後とも、学校を中心とした啓発活動を行うとともに、事業者による職員の教育訓練の継続的な実施を求めていくことが重要である。

4. その他

なお、バリアフリー化の推進にあたっては、具体的な施策や措置の内容について、施策に関係する高齢者、障害者等の当事者参画の下、検証し、その結果に基づいて新

たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図るというスパイラルアップが重要である。そのため、バリアフリーネットワーク会議等の場において関係者の意見を聞きながら、課題に対応していくことが求められる。

参考資料 ～バリアフリー施策推進に係る主な予算実績等～

評価の視点等	関連する指標等	項目	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
①バリアフリー法に基づく歩動等円滑化の促進に関する基本方針（大臣告示）に定める各施設等のバリアフリー整備目標の達成状況	業績指標9「公共施設等のバリアフリー化率」	歩行空間のバリアフリー化の推進	6,130億円	6,304億円	1,510億円	48,048億円の内数	53,090億円の内数
		旅客施設のバリアフリー化の推進	2,090.2億円の内数	2,013.5億円の内数	2,013.3億円の内数	2,704.0億円の内数	1,876.5億円の内数
		建築物のバリアフリー化の推進	104億円の内数	210億円の内数	206億円の内数	103億円の内数	2.2億円の内数
		交通バリアフリー設備の償却制度（所得税、法人税）	30百万円（鉄道）	35百万円（鉄道）	29百万円（鉄道）	23百万円（鉄道）	13百万円（鉄道）
	業績指標10「低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数」	車両のバリアフリー化の推進	44.4億円の内数	31.1億円	33.5億円	35.3億円	22.3億円
		交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）	300百万円（バス・タクシー）	300百万円（バス・タクシー）	131.7百万円（バス）	131.7百万円（バス）	220百万円（バス）
	業績指標11「バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合」	交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）	1,420百万円（航空）	1,177百万円（航空）	619百万円（航空）	601百万円（航空）	1,302百万円（航空）
	業績指標13「園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合」	都市公園のバリアフリー化の推進	734億円の内数	688億円の内数	378億円の内数	277億円の内数	22,000億円の内数
	業績指標14「バリアフリー化された路外駐車場の割合」	—	—	—	—	—	—
	②市町村が作成する基本構想の作成状況	業績指標8「主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積」	バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進	0.1億円の内数	1.0億円の内数	0.9億円の内数	0.6億円の内数
③心のバリアフリーの推進	業績指標12「ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数」	バリアフリー法に基づく総合的なバリアフリー化の推進	0.1億円の内数	1.0億円の内数	0.9億円の内数	0.6億円の内数	0.5億円の内数

※予算措置については予算額、税制措置については減税額を記入。なお一部、補助金等の合算額を記入しており、予算額は合計額の内数となっている箇所がある。