

## (5) 公園、水辺空間等のバリアフリー化

### ア 公園整備における配慮

都市公園は、良好な都市環境の形成、地震災害時の避難地などの機能を有するとともに、スポーツ、レクリエーション、文化活動などを通じた憩いと交流の場であり、障害のある人の健康増進、社会参加を進める上で重要な役割を担っていることから、利便性及び安全性の向上を図ることが必要である。

バリアフリー法では、一定の要件を満たした園路及び広場、休憩所、並びに便所等の特定公園施設について、新設等の際の基準への適合義務、既存の施設等に対する適合努力義務を定めている。

都市公園のバリアフリー化については、障害のある人を含む全ての人の利用に配慮した公園施設とするため、園路の幅の確保や段差・勾配の改善、車いす使用者を始め、多くの人にとって利用可能な駐車場やトイレの設置など、公園施設のバリアフリー化を行ってきており、都市公園移動等円滑化基準の運用等により、今後一層推進していくこととしている（平成27（2015）年度末現在の公園施設のバリアフリー率（園路及び広場：約49%、駐車場：約46%、便所：約35%））。

また、平成20（2008）年1月には、バリアフリー化のための整備の具体的な指針として、「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」（平成24年3月改訂）を策定し、公園管理者へ通知したほか、社会資本整備総合交付金により、都市公園のバリアフリー化を推進している。

全国の国営公園においては、身体等に障害のある人や介添する人に対する入園料金を免除することにより、野外活動の機会の増進や経済的負担の軽減を図っているほか、国営昭和記念公園等においては、障害のある人も楽しく安全に遊ぶことができるバリアフリー化した遊具等を設置している。

環境省では、国立・国定公園等において、主要な利用施設であるビジターセンター、園路や公衆トイレ等のユニバーサルデザイン化を推進しており、人にやさしい施設の整備を進めている。

### イ 水辺空間の整備における配慮

河川、海岸等の水辺空間は、公園と同様に、障害のある人にとって憩いと交流の場を提供するための重要な要素となっている。このため、河川利用上の安全・安心に係る河川管理施設の整備により、良好な水辺空間の形成を推進している。また、日常生活の中で海辺に近づき、身近に自然と触れ合えるようにするため、海岸保全施設のバリアフリー化を推進している。

### ウ 港湾緑地・マリーナ等における配慮

港湾緑地は、誰もが快適に利用できるよう、計画段階から周辺交通施設との円滑なアクセス向上に配慮するとともに、施設面においてもスロープ、手すりの設置や段差の解消等のバリアフリー対応が図られるよう取り組んでいる。また、マリーナ等については、障害のある人でも気軽に安全に海洋性レクリエーションに参加できるよう、マリーナ等施設のバリアフリー化を推進している。

### エ 森林の施設の整備における配慮

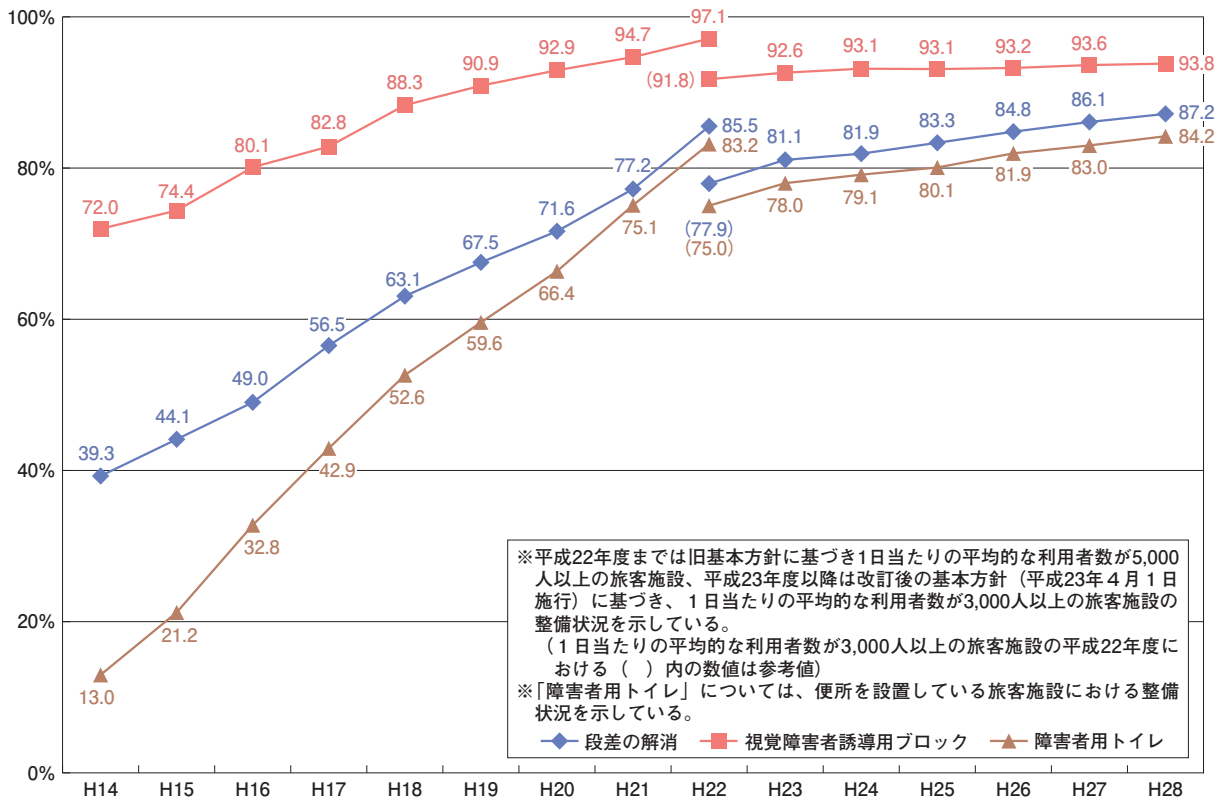
森林は、心身の癒しや健康づくりの場等として、幅広い国民に利用されている。このため、年齢や障害の有無等にかかわらず多様な利用者に対応できるよう、ユニバーサルデザインのお考え方を踏まえた森林歩道等の整備を推進している。

■ 図表5-5 旅客施設のバリアフリー化の状況

	1日当たりの平均利用者数3,000人以上の旅客施設数	平成28年度末		1日当たりの平均利用者数3,000人以上かつトイレを設置している旅客施設数	平成28年度末 障害者用トイレ
		段差の解消	視覚障害者誘導用ブロック		
鉄軌道駅	3,559	3,098 ( 87.0%)	3,343 ( 93.9%)	3,328	2,801 ( 84.2%)
バスターミナル	46	42 ( 91.3%)	41 ( 89.1%)	39	28 ( 71.8%)
旅客船ターミナル	15	15 (100.0%)	10 ( 66.7%)	13	11 ( 84.6%)
航空旅客ターミナル	35	31 ( 88.6%)	35 (100.0%)	35	34 ( 97.1%)

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」（平成29年）

■ 図表5-6 旅客施設におけるバリアフリー化の推移



注：バリアフリー法に基づく基本方針において、1日あたりの平均的な利用者数5,000人以上の旅客施設について、平成22年までに原則100%バリアフリー化するという目標を設定し、施策を推進してきたが、目標期限が到来したため、基本方針を改正（平成23年3月31日告示）し、1日あたりの平均的な利用者数3,000人以上の旅客施設について、平成32年度までに原則100%バリアフリー化するという目標を設定した。

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」（平成29年）

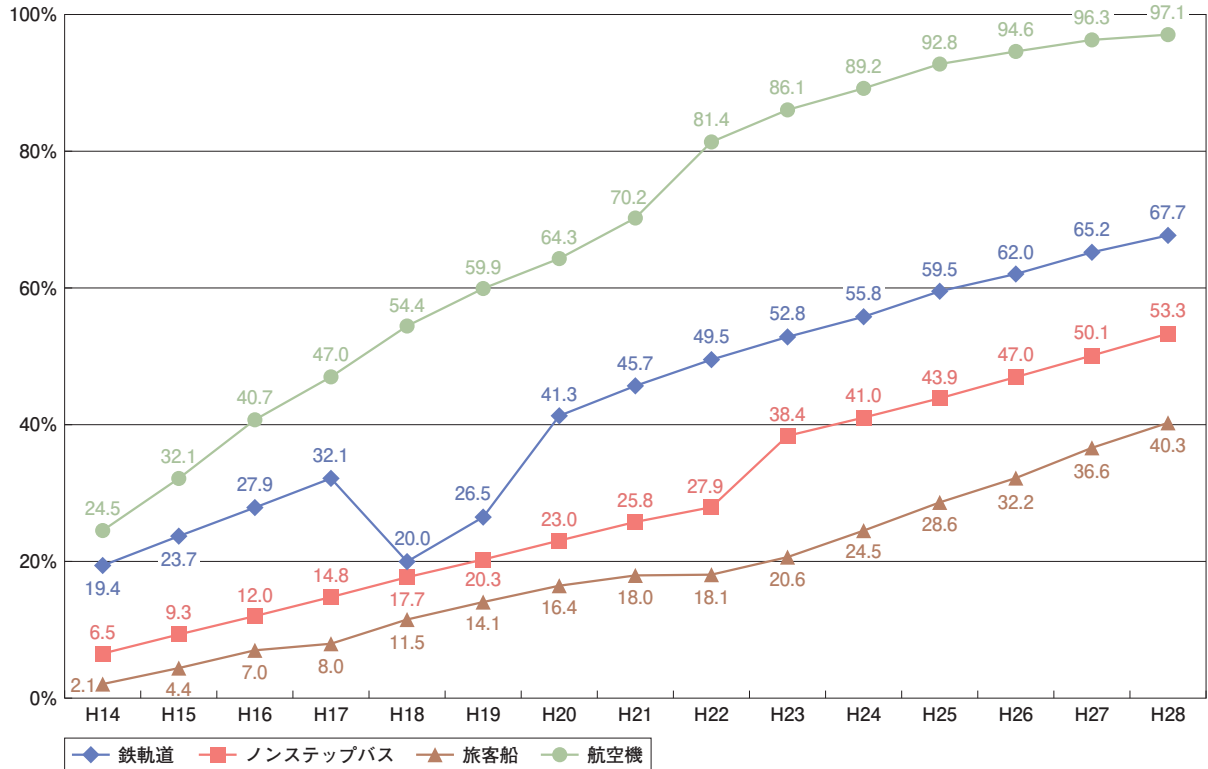
■ 図表5-7 車両等のバリアフリー化の状況

平成28年度末		車両等の総数	平成28年度末移動等円滑化基準に適合している車両等
鉄軌道車両		52,212	35,343 (67.7%)
バス	ノンステップバス	45,467	24,241 (53.3%)
	リフト付きバス	14,962	901 ( 6.0%)
旅客船		663	267 (40.3%)
航空機		612	594 (97.1%)

注：「移動等円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する移動等円滑化基準への適合をもって算定。

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」（平成29年）

■ 図表5-8 車両等におけるバリアフリー化の推移

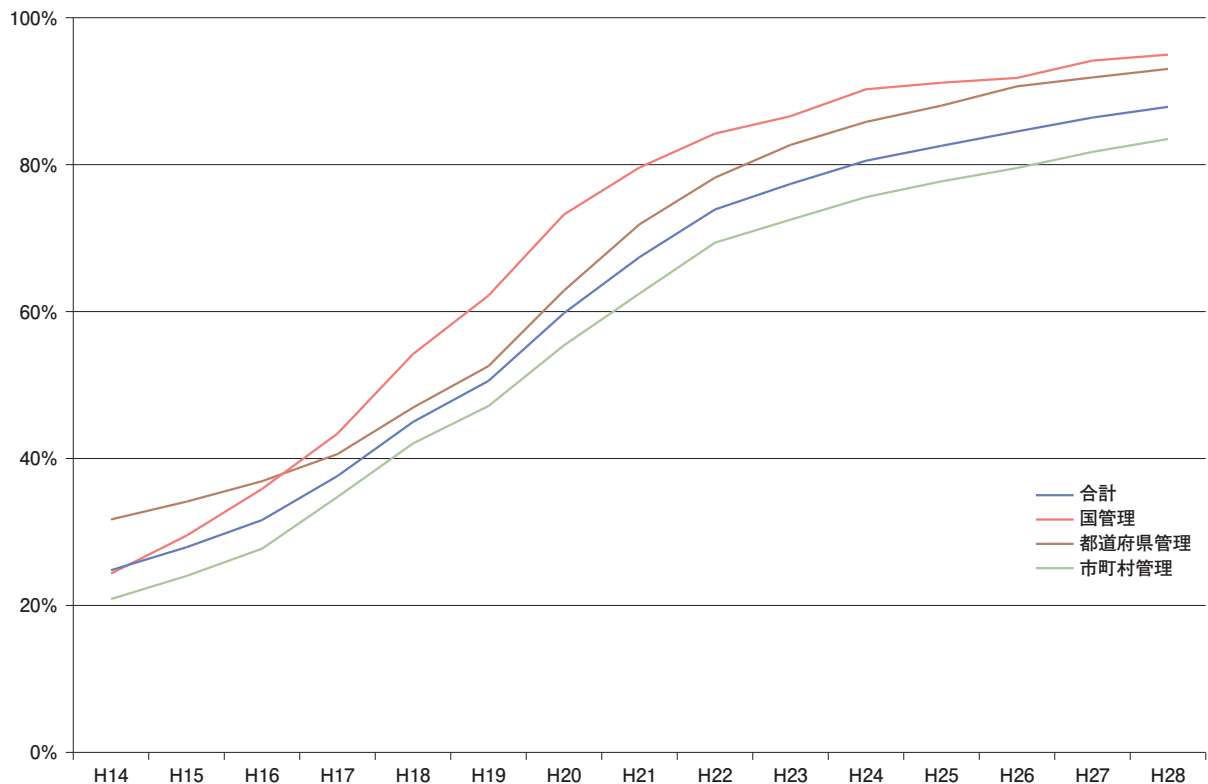


注：バリアフリー法に基づく鉄軌道車両に係る移動等円滑化基準（平成18年国土交通省令第111号）では以下の内容が追加となっている。

追加内容：車両内の扉等に車両番号等を文字及び点字により表示すること。

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」（平成29年）

■ 図表5-9 特定道路のバリアフリー化状況

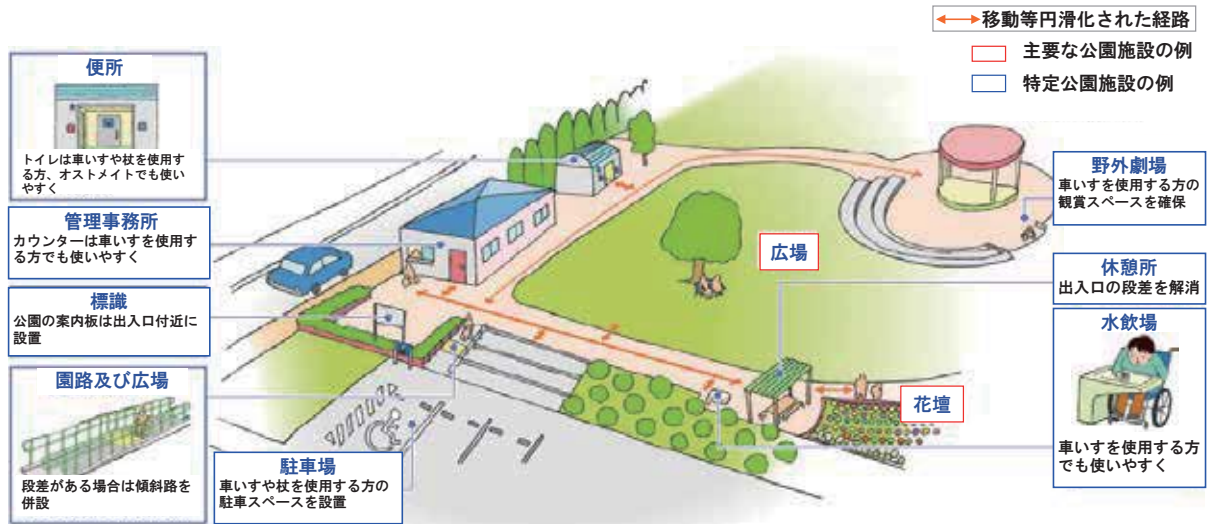


注：特定道路（※バリアフリー法施行令第2条より）

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を。

資料：国土交通省

■ 図表5-10 「都市公園移動等円滑化基準」によってバリアフリー化した公園施設の例



資料：国土交通省

## 6. 安全な交通の確保

### (1) 安全かつ円滑な通行の確保

#### ア 生活道路対策の推進

全交通事故死者に占める歩行者の割合は3割を超えており、歩行者の安全を確保することが重要な課題であることから、障害のある人を含む全ての人が安全に安心して道路を通行できるよう、生活道路等において、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、信号機の新設・改良や、歩道等の整備、車両の速度抑制や通過交通の侵入抑制を図る物理的デバイスの設置等の生活道路対策を推進するとともに、最高速度30km/hの区域規制に加え、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、区域内における速度の抑制や通過交通の抑制・排除を図る「ゾーン30」等の面的かつ総合的な事故抑止対策を推進している。

#### イ 利用する視点からの歩行空間の整備

歩行空間の整備に当たっては、様々な利用者の視点を踏まえて整備され、整備後も、不法占有や放置自転車のない歩行環境が確保されるよう、行政と住民・企業など地域が一体となった取組を行っていく必要がある。このようなことから、様々な利用する人の視点に立って道路交通環境の整備が行われ、適切な利用が図られるよう、「交通安全総点検」の点検結果を新規整備の際に活用するなど計画段階から住民が参加した整備を推進している。

また、道路を通行する者が適正な交通の方法を容易に理解することができるようにするため作成されている「交通の方法に関する教則」(昭和53年国家公安委員会告示第3号)において、自転車を駐車する際には点字ブロック上及びその近辺に駐車しないようにすべきことを明記している。

## ウ 障害のある人等の利用に配慮した信号機等の設置

音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機等の整備を推進している。

■ 図表5-11 バリアフリー対応型信号機の設置状況（平成28年度末現在）

種 類	基 数
高齢者等感応信号機	6,771基
歩行者感応信号機	1,346基
視覚障害者用付加装置	19,483基
音響式歩行者誘導付加装置	3,409基
歩行者支援装置	536基

資料：警察庁

## エ 障害のある人等が運転しやすい道路交通環境の整備

障害のある人を含む全ての人が安心して運転できるよう、ゆとりある道路構造の確保や視環境の向上、疲労運転の防止等を図ることとし、道の駅等の休憩施設の整備、付加車線（ゆずり車線）の整備、道路照明の増設を行うとともに、高速道路等のサービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）、自動車駐車場等において障害者用トイレや障害者用駐車スペース等の設置を実施しているほか、信号灯器のLED化、道路標識・道路標示の高輝度化、交通情報提供装置の整備、道路情報板、情報ターミナル等の道路情報提供装置やそれを支える光ファイバ網等の情報通信基盤の整備を推進している。

また、「道路交通法」（昭和35年法律第105号）においては、肢体不自由を理由として免許に条件を付された者が、身体障害者標識を表示して普通自動車を運転している場合には、他の運転者は、危険防止のためやむを得ない場合を除いて、その普通自動車に対して幅寄せや割込みをすることが禁止されている。

さらに、同法においては、身体に障害のある歩行者等その通行に支障がある歩行者が道路を横断し、又は横断しようとしている場合において、当該歩行者から申出があったときその他必要があると認められるときは、警察官等その他その場所に居合わせた者は、当該歩行者が安全に道路を横断することができるように努めなければならないこととし、車両等の運転者は、身体に障害のある歩行者等その通行に支障のある者が通行しているときは、その通行を妨げないようにしなければならないこととされている。

聴覚障害のある人については、ワイドミラー、補助ミラー又は後方等確認装置の使用を条件に、準中型自動車又は普通自動車を運転することができる。

また、大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車及び原動機付自転車の免許については、適性試験における聴力が廃止されており、聴覚障害のある人も運転できることとなっている。

さらに、補聴器を使用して一定の音が聞こえることを条件に、聴覚障害のある人についても、タクシーやバス等の旅客自動車を運転することができることとなっている。

聴覚障害のある人が普通自動車を運転する際には、聴覚障害者標識の表示が義務付けられており、聴覚障害者標識を表示した自動車に対する幅寄せや割込みは禁止されている。警察では、聴覚障害者標識に関する広報啓発を行うとともに、聴覚障害のある人が安全に運転できるよう、関係団体と連携し、免許取得時の教習等の充実や周囲の運転者が配慮すべき事項についての安全教育に努めている。

さらに、警察では、高齢者や障害のある人が安全で余裕のある駐車ができるよう、都道府県公安委員会が交付した専用場所駐車標章を掲示した普通自動車に限り、指定された区間・場所に駐車又は停車することができる高齢運転者等専用駐車区間を整備している。

#### オ 走行音の静かなハイブリッド車等への対策

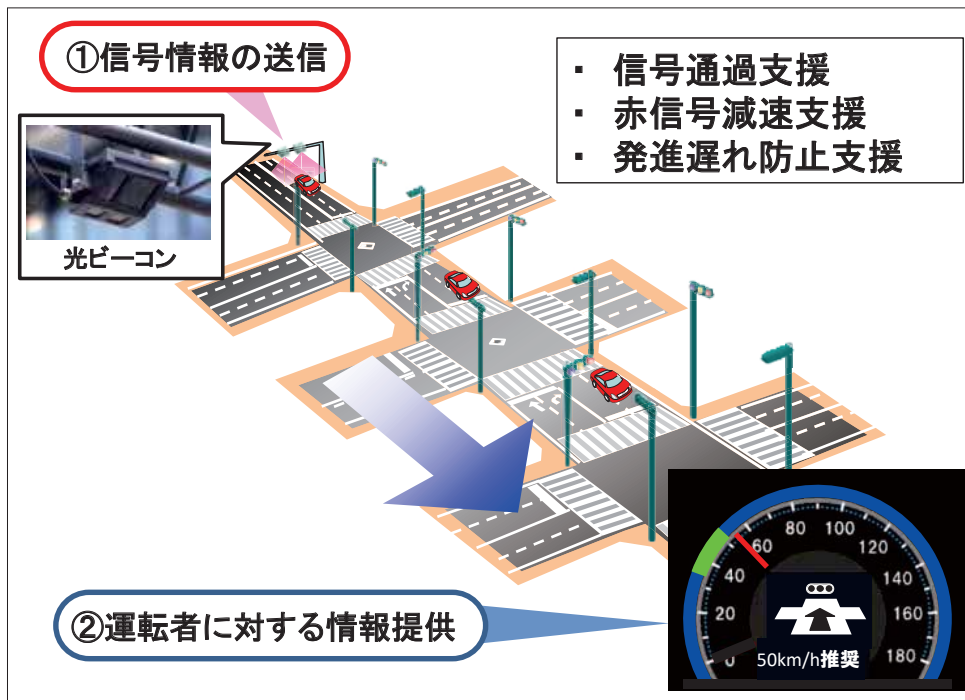
ハイブリッド車や電気自動車は、「音がしなくて危険と感じる」との意見が寄せられていることを受け、国土交通省においては、学識経験者、視覚障害者団体、自動車メーカー等からなる「ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討委員会」の結果を踏まえて、平成22(2010)年1月に「ハイブリッド車等の静音性に関する車両接近通報装置のガイドライン」を定めるとともに、自動車メーカー等の関係者に周知し、対策の早期普及を促してきた。更に、本ガイドラインを基に、国連において日本が策定を主導してきた国際基準が平成28(2016)年3月に成立し、同年10月に発効したことに合わせ、ハイブリッド車等に車両接近通報装置を義務付ける法令を公布した。

#### カ ITSの推進と自動運転の実現に向けた取組

過疎地域等地方における移動手手段の確保や、ドライバー不足への対応等が喫緊の課題であることを踏まえ、高齢者、障害者等の安全快適な移動に資するTSPS(信号情報活用運転支援システム)、DSSS(安全運転支援システム)、ETC2.0等のITS(高度道路交通システム)の研究開発及びサービス展開を実施するとともに、高度自動運転システムの開発や、地方、高齢者、障害のある人等向けの無人自動運転移動サービス実現に取り組む。

## ① TSPS (信号情報活用運転支援システム)

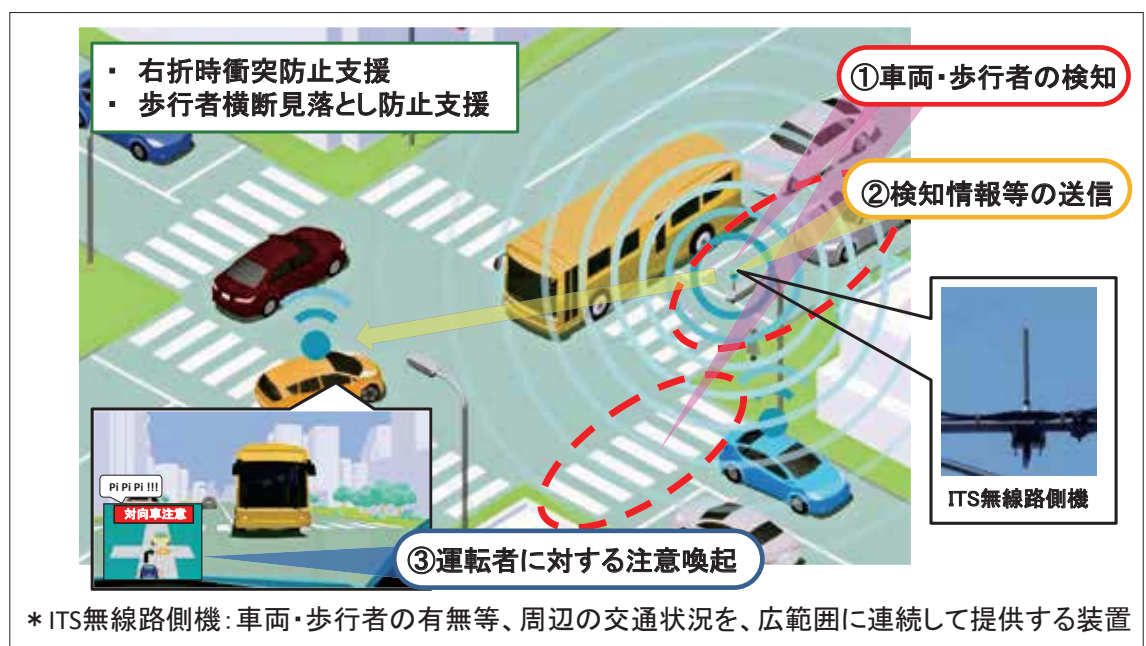
運転者に信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う交通事故の防止等を図っている。



資料：警察庁

## ② DSSS (安全運転支援システム)

道路に設置された無線機等から運転者へ周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故防止を図っている。



資料：警察庁

③ ETC2.0

ETC2.0は、大量の情報の送受信が可能となることや、インターチェンジの出入り情報だけでなく経路情報の把握が可能となることなど、これまでのETCと比べて格段と進化した機能を有しており、道路利用や道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

平成30（2018）年3月時点で約261万台がセットアップされており、全国の高速道路上に設置された路側機を活用し、広域的な渋滞情報の提供や、カーブ先の見えない渋滞といった危険な状況の注意喚起など、交通の円滑化と安全に向けた取組を進めている。

また、路側機から収集される速度や利用経路、急ブレーキのデータなど、多種多様できめ細かいビックデータを活用して、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策など、安全な生活道路づくりに取り組んでいる。



資料：国土交通省

(2) 歩行者に対する保護意識の高揚等

運転者に対しては、障害のある人を含む全ての歩行者に対する保護意識の高揚を図るため、運転者教育、安全運転管理者による指導その他広報啓発活動を推進している。

また、障害のある人に対しては、字幕入りビデオの活用や参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通安全のために必要な技能及び知識を習得できるよう、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進している。

(3) 電動車椅子の型式認定

道路交通法（昭和35年法律第105号）上、一定の基準に該当する原動機を用いる身体障害者用の車椅子を通行させている者は歩行者とされるが、平成29（2017）年度において、その基準に該当する11型式が型式認定された。