

5. 公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化の推進

(1) 公共交通機関のバリアフリー化

ア 法令等に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

① 「バリアフリー法」に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

公共交通機関のバリアフリー化については、2000年11月に施行された「旧交通バリアフリー法」に基づく取組が行われてきたが、「バリアフリー法」においても、公共交通事業者等に対して、鉄道駅等の旅客施設の新設、大改良及び車両等の新規導入に際し、当該構造及び設備について、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第111号。以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）への適合を義務付けている。また、2020年5月に「バリアフリー法」を改正し、2021年4月より、「バリアフリー法」に基づき整備された旅客施設及び車両等において、バリアフリー設備の機能を十分に発揮するために職員の操作等の役務の提供が必要な場合には、公共交通事業者等に対して当該役務を提供すること（いわゆる「ソフト基準」の遵守）が義務付けられることとなった。さらに、既設の旅客施設・車両等についても「公共交通移動等円滑化基準」に適合させるよう努めなければならないこととしている。

② 旅客施設に関するガイドラインの整備

公共交通機関の旅客施設のバリアフリー整備内容等を示した「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」（旅客施設編）の改訂版を2021年3月に公表し、整備のあり方を具体的に示すことで、利用者にとって望ましい旅客施設のバリアフリー化を推進している。

③ 車両等に関するガイドライン等の整備

公共交通機関の車両等のバリアフリー整備内容等を示した「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」（車両等編）の改訂版を2020年10月及び2021年3月に公表し、整備のあり方を具体的に示すことで、利用者にとってより望ましい車両等のバリアフリー化を推進している。

また、2007年8月、「旅客船バリアフリーガイドライン」を策定し、障害のある人等を始めとした多様な利用者の多彩なニーズに応え、全ての利用者がより円滑に旅客船を利用できるようなバリアフリー化の指針として、その望ましい整備内容等を示している。

④ 役務の提供の方法に関するガイドライン

公共交通機関の旅客施設及び車両等に整備されたバリアフリー設備を使用した役務の提供の方法等を示した「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」（役務編）を2021年3月に公表し、役務の提供の方法のあり方を具体的に示すことで、利用者にとってより望ましいソフト面のバリアフリー化を推進している。

イ 施設整備及び車両整備に対する支援

① 鉄道駅等旅客ターミナルにおけるエレベーター等の施設の整備に対する助成及び融資

「都市鉄道整備事業」及び「地域公共交通確保維持改善事業」などにおいて、鉄軌道駅等のバリアフリー化に要する経費の一部補助を実施している。

また、地方公営企業の交通事業のうち、地下鉄事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。

② 障害のある人にやさしい車両の整備についての助成及び融資

ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー、低床式路面電車（LRV）等の導入に対して、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」などにおいて経費の一部補助を行っている。

なお、地方公営企業の交通事業のうち、バス事業及び路面電車事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。また、ノンステップバス、リフト付きバス及びユニバーサルデザインタクシーに係る自動車重量税及び自動車税環境性能割の特例措置が講じられているほか、低床式路面電車（LRV）に対する固定資産税の特例措置が講じられている。

③ 共有建造における国内旅客船のバリアフリー化の推進

バリアフリーの高度化・多様化に資する船舶（車いす対応トイレ、エレベーター等障害のある人等の利便性及び安全性の向上に資する設備を有する船舶）を建造する場合に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度が活用されている。

なお、地方公営企業の交通事業のうち、船舶事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。

(2) 歩行空間等のバリアフリー化

ア 福祉のまちづくりの推進

障害のある人が自立して生活し、積極的に社会参加していく上で、まち全体を障害のある人にとって利用しやすいものへと変えていくことの重要性が、近年、広く認識されるようになってきている。このため、幅の広い歩道の整備や建築物の出入口の段差の解消、鉄道駅舎のエレベーターの設置やホームドア等の転落防止設備の導入、音響信号機等の整備等による障害のある人の円滑な移動の確保、公園整備等による憩いと交流の場の確保等、福祉の観点も踏まえた総合的なまちづくりが各地で進められている。

国土交通省においては、「バリアフリー法」に基づき、公共交通機関、建築物、道路等の一体的・連続的なバリアフリー化を推進している。

このほか、福祉のまちづくりへの取組を支援するため、以下のような施策を実施している。

① 公共交通機関の旅客施設等を中心としたまちのバリアフリー化の推進

障害のある人が介助なしに外出し、公共交通機関を利用できるようにするためには、歩行者交通、自動車交通、公共交通が連携し、一連の円滑な交通手段を確保することが必要である。このため、駅等の交通結節点において道路・街路事業等により駅前広場やペDESTリアンデッキ、自由通路等を整備するとともに、エレベーター、エスカレーター等の歩行支援施設の整備や沿道の建築物との直接接続を行っている。

さらに、障害のある人等に配慮した活動空間の形成を図り、障害のある人等が積極的に社会参加できるようにするために、快適かつ安全な移動を確保するための動く通路、エレベーター等の施設の整備や障害のある人等の利用に配慮した建築物の整備等を行う「バリアフリー環境整備促進事業」を実施している。

② 農山漁村における生活環境の整備

農林水産省においては、障害のある人に配慮した生活環境の整備を図るため、「農山漁村地域整備交付金」や「農山漁村振興交付金」等により農山漁村地域における広幅員歩道の整備や段差の解消等について支援している。

③ 普及啓発活動の推進

最近における地方公共団体の動きとしては、総合的なまちづくりを効果的に進めるために、

福祉のまちづくりに関する条例の制定など制度面の整備が行われるとともに、事業面においても、ユニバーサルデザインによるまちづくり（全ての人にやさしいまちづくり）が行われている。

総務省では、地方公共団体が行う高齢者、障害のある人、児童等全ての人が自立していきいきと生活し、人と人との交流が深まる共生型の地域社会の実現に向けた取組を支援するため、ハード・ソフト両面から必要な地方財政措置を講じている。ソフト事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくりや特定非営利活動法人（NPO法人）等の活動の活性化を推進する地方公共団体の取組に要する経費に対して、普通交付税措置を行うとともに、ハード事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくり、地域の少子高齢化社会を支える保健福祉施設整備、共生社会を支える市民活動支援のための施設整備等に対して、地域活性化事業債等により財政措置を講じている。

また、国民一人一人が、高齢者や障害のある人の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」社会を実現するため、国土交通省では主に小・中学校生を対象とした「バリアフリー教室」を開催している。

バリアフリー教室

高齢者や障害のある人の自立と社会参加を促進するためには、高齢者や障害のある人等が公共交通機関などの施設を円滑に利用できるようにすることが必要であるが、バリアフリー施設の整備といったハード面の対応だけでなく、国民一人ひとりが高齢者や障害のある人等の移動制約者を見かけた際に進んで手を差し伸べる環境づくりといったソフト面の対応も重要である。

このため、多くの国民が高齢者や障害のある人等に対する基礎的知識を学び、車椅子利用体験や視覚障害者擬似体験・介助体験等を行うことを通じて、バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者や障害のある人等に対して自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指すことを目的として、全国各地で「バリアフリー教室」を開催している。

2019年度には、全国で274件の「バリアフリー教室」を開催し、約1万5千人の参加を得た。小中学生を始めとした児童・生徒や、鉄道やバスといった公共交通関係事業に関わる現場職員等、様々な方にご参加いただいている。

体験終了後、参加した児童・生徒からは、「どうサポートすればいいのかがよくわかり、実際に手助けする勇気が出た。」「環境面のバリアフリーだけでなく心のバリアフリーが大切だと思った。」などの感想をいただくなど、本教室が高齢者・障害のある人等の移動制約者に対する理解とボランティアに関する意識啓発の一助となっている。



視覚障害者疑似体験



ノンステップバス乗降体験

第6章第1節 5. 公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化の推進

／国土交通省

TOPICS

バス・タクシー・航空のバリアフリー化

乗合バスにおけるノンステップバス比率については、2018年度末で58.8%であったところ、2019年度末では61.2%となり、また、空港アクセスバスについては、羽田空港・成田空港・関西国際空港・新千歳空港等を結ぶ路線において、エレベーター式を含むリフト付バスの運行を開始・継続するなど、バリアフリー化が進んでいるところである。一方で、空港アクセスバスにおいて、1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上で鉄軌道アクセスのない空港への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含む運行とすることや、タクシーにおいて、各都道府県における総車両数の約25%について、UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー：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を持ち、流し営業にも活用できるタクシー車両）とすることを新たな目標として設定するなど、引き続き、バス・タクシーにおけるバリアフリー車両の導入を促進していくこととしている。

なお、既存の導入支援策に加え、2017年10月から交付を開始した東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレートにおける寄付金の活用によるバス・タクシー車両のバリアフリー化を推進している。

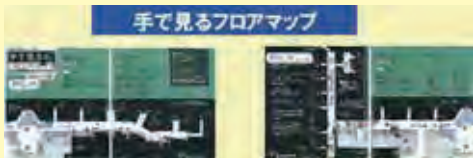
空港のバリアフリー化については、成田空港、羽田空港等において、2016年度に設定したエレベーターの増設やトイレの機能分散等の数値目標に基づき、取組を推進している。2020年度末時点で、成田空港、羽田空港国際線・国内線ターミナルにおいて多機能トイレ又はトイレ機能の分散化等が完了しており、今後も各空港において取組を推進していくこととしている。さらに、羽田空港国際線では、視覚障害のある人に、わかりやすくターミナルの案内ができるように、出国後のエリアを対象とした点字マップ（「手で見えるフロアマップ」）を作成・配布し、また、聴覚障害のある人向けに、最新のピクトグラムを反映した改訂コミュニケーションシートを作成するなど、ターミナルにおけるバリアフリー化を推進している。



各空港のバリアフリー化

主な取組み	成田		羽田(国際)		羽田(国内)	
	目標	進捗状況	目標	進捗状況	目標	進捗状況
トイレのフラッシュライト整備	100%設置	完了 (146/146箇所)	100%設置	完了 (57/57箇所)	多機能トイレに100%設置	今後整備予定 T1(0/22箇所) T2(0/29箇所)
多機能トイレ又はトイレ機能の分散化	男女別複数設置(主要動線上)	完了 (11/11箇所)	男女別複数設置(主要動線上)	完了 (16/16箇所)	男女別複数設置(主要動線上)	完了 T1(2/2箇所) T2対応済
その他取組み	エレベーターの7台増設,3台改修	完了	エレベーターの22台増設	完了	-	-
	固定式エレベーターの18台新設	完了 (18/18台)	ステップス搭載機 の11台増設	完了	-	-

※T1…ターミナル1 T2…ターミナル2



第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
第7章
参考資料

TOPICS

鉄道におけるバリアフリー化

東京2020大会の関連駅においては、大会を契機として、バリアフリールート の複数化、エレベーターの大型化、ホームドアの設置等のバリアフリーの高度化を進めてきたところであり、例えば、国立競技場の最寄り駅である千駄ヶ谷駅、信濃町駅、青山一丁目駅、外苑前駅において、エレベーターの増設又は大型化、ホームドアの整備等を行うなど、高次元のバリアフリーに向けた整備を実施してきた。

また、東京2020大会を契機として、全国の鉄道駅についても安全性・利便性を向上させる取組を実施しており、例えば、車椅子使用者の利用環境の改善に向けて、予約時の利便性の向上等の取組を進めるとともに、ハンドル形電動車椅子の鉄道車両等への乗車要件について、車椅子使用者の人的要件を撤廃、車椅子の構造要件を大幅に緩和し、2018年4月より運用を開始している。

新幹線においては、2019年12月から開催した鉄道事業者、障害者団体等からなる「新幹線のバリアフリー対策検討会」の検討結果を踏まえ、2020年10月に「移動等円滑化基準」を改正し、2021年7月以降に導入される全ての新幹線車両について、車椅子用フリースペースの設置が義務付けられた。これにより、例えば、東海道新幹線では6名の車椅子使用者が同時に利用可能となる。さらに、車椅子用フリースペースに対応したウェブ予約システムの導入に向けた検討も進めており、これらにより、世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道の実現に向けた取組を進めている。

・新幹線における車椅子用フリースペースのイメージ



また、駅ホームにおいて、車椅子使用者が介助を必要とせず単独で列車に乗降できるよう望む声があることを受け、2019年に車椅子使用者が単独乗降しやすいホームと車両の段差・隙間の目安値を取りまとめ、「バリアフリー整備ガイドライン」を改訂した。

これを受け、鉄道事業者においては、ホームの形状や車両の仕様の違いなどを考慮しながら整備を進めている。

あわせて、車椅子使用者の方々に、単独で乗降しやすいホームや車両の位置をわかりやすく案内する取組として、扉位置での案内表示や、Web・アプリ等での案内も進めている。

・整備実現に向けた当面の目安値

	コンクリート軌道		バラスト軌道	
	段差	隙間	段差	隙間
直線部	3cm	7cm	目安値（3cm）を参考に、できる限り平らに	目安値（7cm）を参考に、できる限り小さく
曲線部	3cm	— （できる限り小さく）	目安値（3cm）を参考に、できる限り平らに	— （できる限り小さく）

単独乗降の実現



対策前



対策後

段差・隙間縮小の整備事例

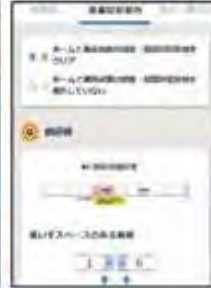
ホーム部分嵩上げによる
緩やかな勾配くし状部材による
隙間縮小東京地下鉄丸ノ内線
国会議事堂前駅

床面の案内表示事例



アプリによる案内事例

【東京メトロの車椅子利用者向けアプリ『スムーズメトロ』】

乗車位置案内
画面イメージ各ホームと車
両床面の段差・
隙間が目安値を
満たしているか
分かる。

駅ホームの安全性向上については、ホームドア整備の前倒しや駅員による誘導案内などハード・ソフト両面からの転落防止対策を推進している。このうちホームドアについては、一日当たりの乗降客数が10万人以上の駅において優先的な整備を行いつつ、2020年度までに約800駅に整備することを目標としてきたところ、2019年度末時点で858駅に整備され、目標は前倒しで達成された。一日当たりの乗降客数が10万人以上の駅については、285駅のうち154駅に整備が完了している。

なお、2021年度以降は、「バリアフリー法」に基づく「基本方針」において、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、2025年度までに、駅全体で3,000番線、うち一日当たりの平均利用者数が10万人以上の駅で800番線を整備するとの新たな整備目標を設定したところであり、ホームドアの整備を一層推進していく。

また、ホームドアのない駅においても、ITやセンシング技術等を積極的に活用し、ハード・ソフト両面から視覚障害者の方々に駅ホームを安全にご利用いただくための対策について検討している。

イ 都市計画等による取組

都市計画における総合的な福祉のまちづくりに関する取組としては、適切な土地利用や公共施設の配置を行うとともに、障害のある人に配慮した道路、公園等の都市施設の整備、「土地区画整理事業」や「市街地再開発事業」などの面的な都市整備を着実に進めていることがあげられる。

市町村が具体的な都市計画の方針として策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)」の中に、まちづくりにおける高齢者や障害のある人等への配慮を積極的に位置付けることも考えられる。

全国の都市の再生を効率的に推進する観点から、地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施するため、「都市再生整備計画」に基づく事業(都市再生整備計画事業)に対して、「社会資本整備総合交付金」による支援を行っている。さらに、「都市再生整備計画」に基づく事業のうち「立地適正化計画」に位置付けられた誘導施設や公共公益施設整備等に対して集中的に支援する制度として「都市構造再編集中支援事業」を2020年度に創設している。これらの制度の活用により、全国各地において、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化、持続可能で強靱な都市構造への再編に向けた取組が進められており、その一環として、バリアフリー化等を通じて、安心・快適に過ごせるまちづくりが多くの市町村で実施されている。

「市街地再開発事業」等においては、再開発ビルに一定の社会福祉施設等を導入するものを「福祉空間形成型プロジェクト」と位置付け、通常の助成対象に加え、共用通行部分整備費、駐車場整備費等を助成対象とするとともに、社会福祉施設等と一体的に整備する場合の整備費に関する助成額の割増を実施しており、これにより、再開発ビルへの社会福祉施設等の円滑な導入を促している。

また、バリアフリー化等に対応した施設建築物を整備する場合に生じる付加的経費について、別枠で補助を行っている。

ウ 歩行空間のバリアフリー化

移動は就労、余暇等のあらゆる生活活動を支える要素であり、その障壁を取り除き、全ての人が安全に安心して暮らせるよう歩道、信号機等の交通安全施設等の整備を推進している。

「バリアフリー法」に基づき、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者や障害のある人を始めとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備、エレベーター等の付いた立体横断施設の設置等による歩行空間のバリアフリー化を推進している。また、整備に当たっては、「バリアフリー法」を踏まえて、駅構内、病院など公共的施設のバリアフリー化やノンステップバスの導入等と連携して整備を行っている。

さらに、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、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、2025年度までに、原則として全ての当該道路において、バリアフリー対応型信号機等の設置等の移動等円滑化を実施するとともに、特に、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の移動等円滑化については、2025年度までに、原則として全ての当該部分において、音響信号機の設置及びエスコートゾーンの設置を行うことを目標としており、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機や、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、横断歩道上における視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるエスコートゾーン等の整備を推進している。

加えて、冬期の安全で快適な歩行空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設の整備等のバリアフリーに資する施設整備を実施している。

エ 路外駐車場のバリアフリー化

高齢者、身体に障害のある人等を含む全ての人々が安全で快適に自動車の利用ができるよう、路外駐車場のバリアフリー化を図ることが必要である。

「バリアフリー法」に路外駐車場のバリアフリー化が位置づけられ、同法の規定に基づき、「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第112号）を制定し、バリアフリー化を推進している（2018年度末現在の特定路外駐車場のバリアフリー化率：64.8%）。

また、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、特定路外駐車場のバリアフリー化の目標を定めており、引き続き、目標達成に向け、地方公共団体及び関係団体等に対して周知の徹底を図り、路外駐車場のバリアフリー化を一層推進していくこととしている。

(3) 移動支援

ア 福祉タクシー等の普及促進

障害のある人等の輸送をより便利にするため、「地域公共交通確保維持改善事業」により福祉タクシー車両の導入等に対して経費の一部補助を行うなど、福祉タクシーの普及促進を図っている。

また、バス事業者、タクシー事業者のみによっては十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、移動手段の確保のために必要であると地域の関係者による協議が調った場合には市町村や特定非営利活動法人（NPO法人）等による福祉有償運送を可能としている。これらにより、福祉タクシーと福祉有償運送がそれぞれ多様なニーズに応じて輸送を提供し、障害のある人等の外出が促進されることが期待される。

2019年度末における福祉タクシーの導入状況は、37,064台となっている。

また、屋外での移動が困難な障害のある人について、外出のための支援を行うことにより、地域における自立生活及び社会参加を促すため、「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律」（平成17年法律第123号）に基づく「地域生活支援事業」において、各市町村が地域の特性や利用者のニーズに応じて、個別支援型、グループ支援型及び車両移送型など柔軟な形態で、ガイドヘルパーの派遣などのサービスを提供する「移動支援事業」を実施している。

イ 移動支援システムの規格開発

経済産業省では、障害のある人等がITを活用して社会・経済に積極的に参画できる環境を整備するため、2004年度に「高齢者・障害者配慮設計指針－移動支援のための電子的情報提供機器の情報提供方法（JIS T0901）」を制定した。

ウ 障害のある人に対する運賃・料金割引

鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空等の各公共交通機関では、身体障害者手帳の交付を受けた身体に障害のある人、療育手帳の交付を受けた知的障害のある人及び常時介護を要するこれらの人の介護者に対して運賃・料金の割引を実施している。

有料道路では、身体障害者手帳の交付を受けた身体に障害のある人が自ら運転する場合や、身体に重度の障害のある人又は重度の知的障害のある人の移動のために介護者が運転する場合

において、通行料金の割引を実施している。

また、精神障害者保健福祉手帳については、2006年10月1日より身体障害者手帳及び療育手帳と同様に写真貼付を行うこととし、本人確認を容易にし、手帳の信頼性を向上させ、各自治体における公共施設の入場料や公共交通機関の運賃に対する割引等の支援の協力を得やすくしている。さらに、発達障害のある人及び高次脳機能障害のある人について、手帳の交付の対象であることを明確化するため、2011年4月には、手帳の診断書の様式及び判定基準を改正した。

なお、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた精神障害のある人及びその介護者の運賃・料金の割引については、鉄道、バス、タクシー、旅客船等の一部の公共交通事業者において既に実施しているところであるが、2018年度より、多くの航空運送事業者において導入されることとなった。

また、障害者割引の適用を受ける際の本人確認について、障害者手帳の提示に代えて、交通系ICカードやスマートフォンのアプリ等を活用した確認方法が公共交通事業者において実施されている。

エ 駐車禁止の交通規制からの除外措置

一定の障害のある人に対して駐車禁止除外指定車標章を交付し、駐車禁止の交通規制の対象から除外している。

オ 車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の確保

国土交通省では、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用を確保する観点から、多くの地方公共団体において導入されている「パーキング・パーミット制度」について、好事例の共有を通じた制度の改善を促進するとともに、制度のメリット等の周知を行う等により未導入の地方公共団体に対する制度等の普及を促進している。

カ ICTを活用した歩行者移動支援の推進

国土交通省では、高齢者や障害のある人、訪日外国人旅行者等も含め、誰もが屋内外をストレス無く自由に活動できるユニバーサル社会の構築に向け、ICTを活用した歩行者移動支援の取組を推進している。

民間事業者等によるサービス創出に向けたオープンデータ推進等の環境整備を行っており、施設や経路のバリアフリー情報等の移動に必要なデータを多方面で活用する手法等を検討した。また、屋内空間における高精度測位環境の整備により、高齢者や障害者など誰もがストレスを感じることなく円滑に移動・活動できる社会を実現するため、産学官連携により、主要交通ターミナルにおけるナビゲーションサービス等の創出・普及に向けた環境づくりを促進した。

第6章第1節 5. 公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化の推進

／国土交通省

TOPICS

ICTの活用によるシームレスな移動の実現

障害のある人を含む全ての人が、屋内外を問わず、自分の現在位置や、目的地までの経路等の情報を容易に入手できるよう、GPSの電波が届かない地下街や公共の施設内におけるインフラ（屋内電子地図、測位環境）の整備や施設のバリアフリー情報を含む各種データのオープンデータ化等を推進している。2020年度は東京2020大会の競技会場周辺エリア等における歩道の段差や幅員等の情報をデータ化し、オープンデータとして公開するとともに、歩行空間の情報を多方面で活用する手法等について検討した。また、東京駅周辺や新宿駅周辺等の屋内電子地図を最新版に更新する等、屋内空間における高精度測位環境の整備により、高齢者や障害者など誰もがストレスを感じることなく円滑に移動・活動できる社会を実現するため、産学官連携により、主要交通ターミナルにおけるナビゲーションサービス等の創出・普及に向けた環境づくりを促進した。

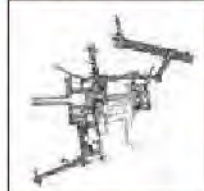
○屋内空間における自分の現在位置を特定するために必要なインフラ（屋内電子地図、測位環境）の整備

〈屋内電子地図のイメージ〉



国土地理院の仕様に準拠し整備した東京駅・新宿駅周辺等の屋内電子地図を「G空間情報センター」にてオープンデータ化

〈測位環境整備のイメージ〉



屋内電子地図を最新版に更新（新宿駅周辺）

○歩行者移動支援に資するバリアフリー情報等の各種情報データの整備・オープンデータ化の推進

〈オープンデータの活用によるサービス創出のイメージ〉



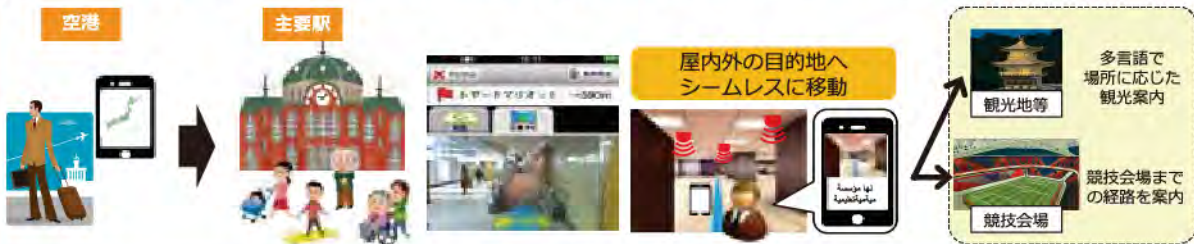
バリアフリーマップ作成ツールにより、歩行空間の情報を可視化
※調査経路
赤線は、段差や幅員が狭い経路等を示す。

地方公共団体等と連携した実証により、バリアフリー情報を他用途（観光・防災）で活用する手法を検討。（データ整備・バリアフリーマップ作成ツールの提供、手引きの改訂）



歩行空間のバリアフリー情報（幅員、勾配、段差の有無等）を多方面で活用する手法を検討。

〔ナビアプリなどを通じ、屋内外問わず、自分の現在位置、目的地までの経路等の情報が詳細に入手可能〕



個人の身体状況やニーズ、例えば、段差や急勾配、幅員の狭いルート等を避けたバリアフリールートの案内やナビゲーションが可能

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

参考資料

(4) ユニバーサルツーリズムの促進とバリアフリー情報の提供

2012年3月に閣議決定した「観光立国推進基本計画」に基づき、障害のある人を含む誰もが旅行を楽しむことができるユニバーサルツーリズムを促進している。

2018年8月に「宿泊施設におけるバリアフリー情報発信のためのマニュアル」を作成・公表するとともに、2019年4月に「観光地におけるバリアフリー情報の提供のためのマニュアル」を作成・公表した。また、2019年度には、観光案内所において、バリアフリー情報のきめ細やかな発信を可能とするための実証事業を実施し、2020年度には、地域におけるバリアフリー旅行のサポート体制を強化するための調査や実証事業を行った。

さらに、障害のある人を含む訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に宿泊できる環境を整備するため、旅館・ホテル等におけるバリアフリー化への改修の支援を実施した。

加えて、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、高齢者や身体に障害のある人等の移動支援のため、インターネットによる公共交通機関のバリアフリー情報提供の一環として「らくらくおでかけネット」を運用しており、2019年4月には英語対応やスマートフォン対応、検索機能の改修等を行った。この「らくらくおでかけネット」では、約8,000の駅・ターミナルのバリアフリー情報を提供し、約3,600万件（2002年1月の運用開始時から2020年12月末時点までの累計）のアクセス数となっている。

らくらくおでかけネット



ホームページURL : <https://www.ecomo-rakuraku.jp/ja>

資料 : 国土交通省

(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等を定めている。

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、車椅子使用者を始め、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」（平成18年国土交通省令第115号）の運用等により、今後一層推進していくこととしている（2019年度末現在の規模の大きい概ね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63%、駐車場：約55%、便所：約62%））。また、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え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、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

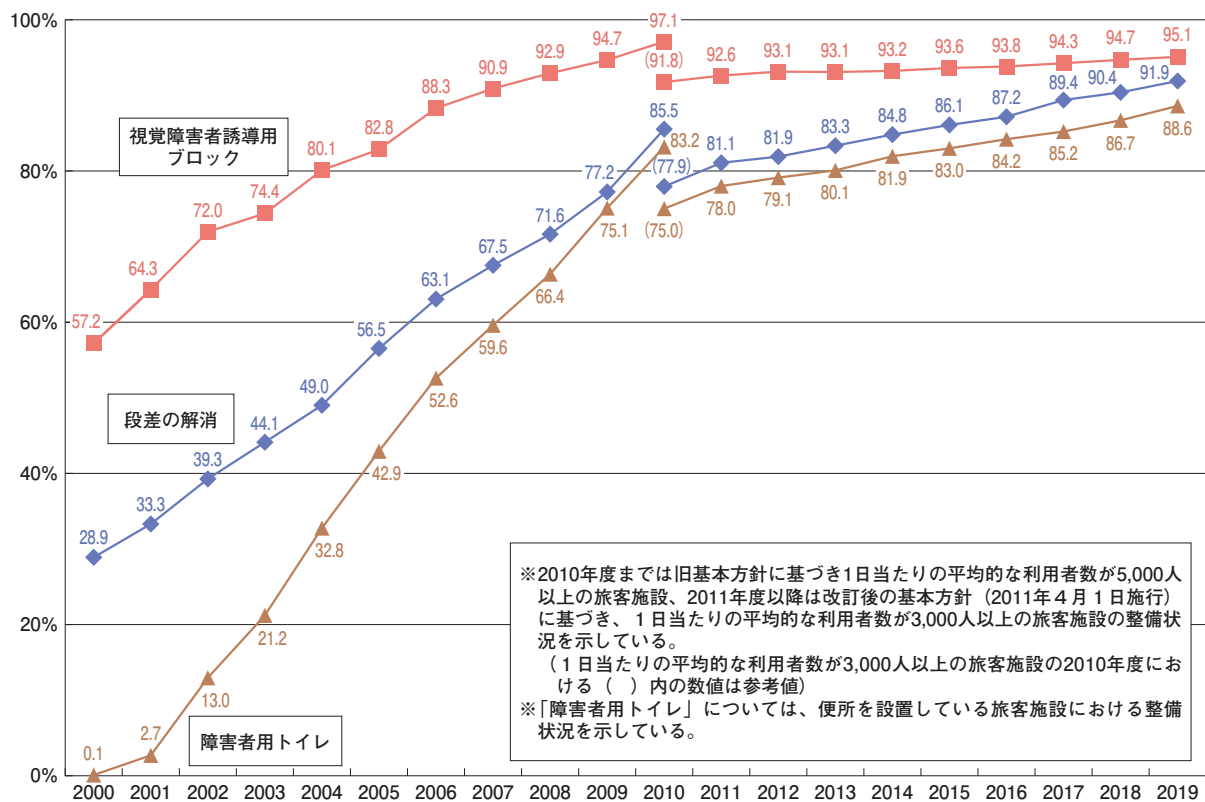
森林は、心身の癒しや健康づくりの場等として、幅広い国民に利用されている。このため、年齢や障害の有無等にかかわらず多様な利用者に対応できるよう、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた森林歩道等の整備を推進している。

■ 図表6-4 旅客施設における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	2019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	2019年度末	
		段差の解消	視覚障害者誘導用ブロック		障害者用トイレ			
旅客施設全体	-	-	91.9%	-	95.1%	-	-	88.6%
鉄軌道駅	3,580	3,288	91.8%	3,403	95.1%	3,340	2,956	88.5%
バスターミナル	41	39	95.1%	40	97.6%	32	27	84.4%
旅客船ターミナル	13	13	100.0%	13	100.0%	13	13	100.0%
航空旅客ターミナル	38	33	86.8%	36	94.7%	38	37	97.4%

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」(2020年)

■ 図表6-5 旅客施設におけるバリアフリー化の推移



注：「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、1日あたりの平均的な利用客数5,000人以上の旅客施設について、2010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(2011年3月31日告示)し、1日あたりの平均的な利用客数3,000人以上の旅客施設について、2020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」(2020年)

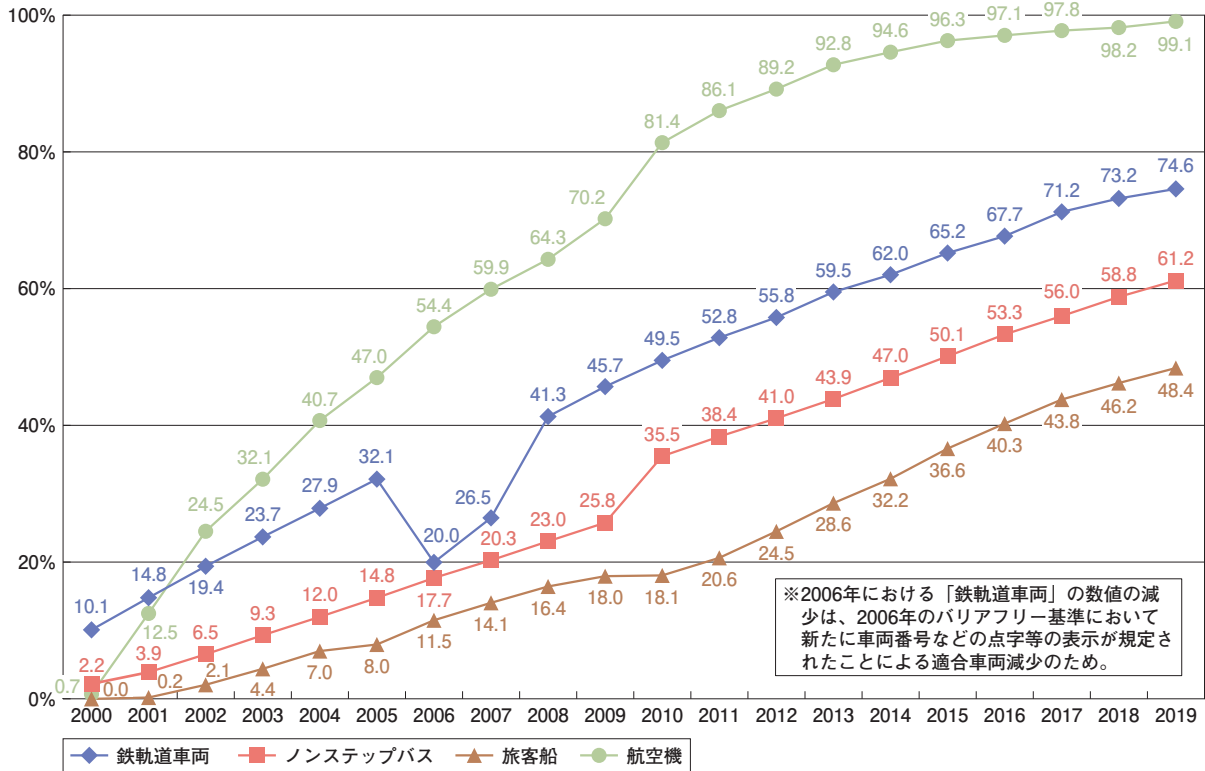
■ 図表6-6 車両等におけるバリアフリー化の状況

		車両等の総数	2019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		52,648	39,287 (74.6%)
バス	ノンステップバス	48,025	29,373 (61.2%)
	リフト付きバス	13,517	746 (5.5%)
旅客船		686	332 (48.4%)
航空機		667	661 (99.1%)

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「公共交通移動等円滑化基準」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」(2020年)

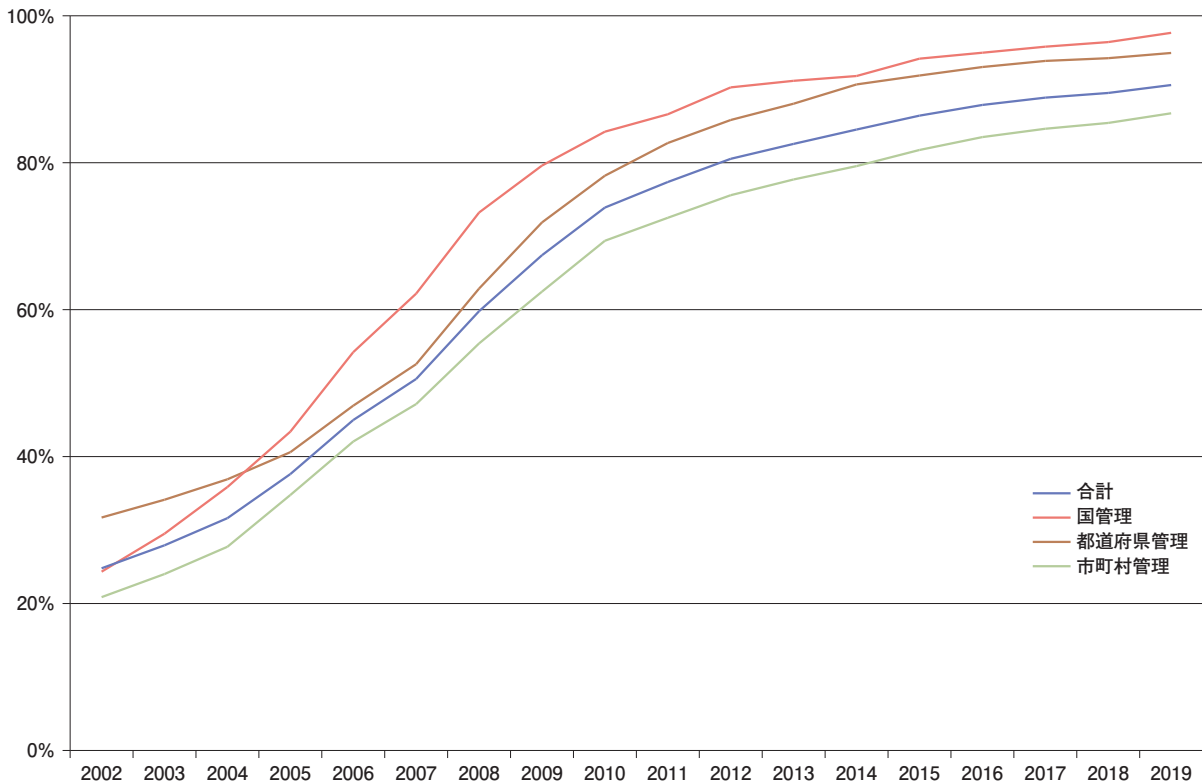
■ 図表6-7 車両等におけるバリアフリー化の推移



※「旅客船」については、平成31年4月より旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」（2020年）

■ 図表6-8 特定道路におけるバリアフリー化の推移



注：特定道路
重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定するもの。

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進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。

また、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備を推進している。

■ 図表6-9 バリアフリー対応型信号機の設置状況（2019年度末）

種 類	基 数
高齢者等感応信号機	6,638基
歩行者感応信号機	1,261基
視覚障害者用付加装置	20,301基
音響式歩行者誘導付加装置	3,559基
歩行者支援装置	510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。

聴覚障害のある人の自動車の運転については、補聴器を使用して一定の音が聞こえる人は、補聴器を使用することを条件に、大型自動車、中型自動車、準中型自動車、普通自動車、及び大型特殊自動車(バスやタクシー等の旅客自動車等を含む。)を運転することができる。また、補聴器を使用しても一定の音が聞こえない人は、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。

なお、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、聴力の適性試験が廃止されている。

補聴器を使用しても一定の音が聞こえない人が準中型自動車又は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

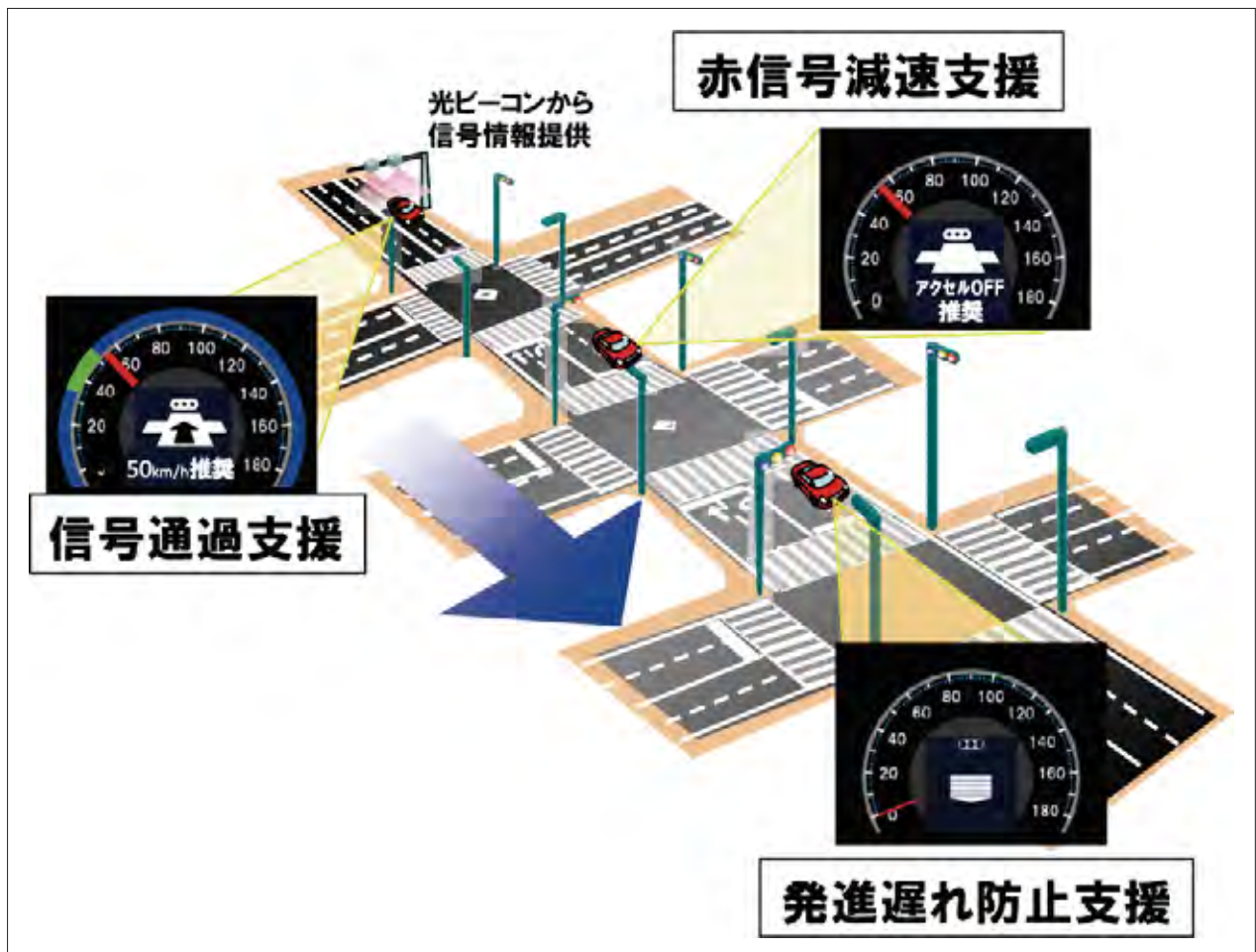
ハイブリッド車や電気自動車は、「音がしなくて危険と感じる」との意見が寄せられていることを受け、国土交通省においては、学識経験者、視覚障害者団体、自動車メーカー等からなる「ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討委員会」の結果を踏まえて、2010年1月に「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」を定め、歩行者等に車両の接近を知らせるための装置の要件を示すとともに、自動車メーカー等の関係者に周知し、対策の早期普及を促してきた。更に、本ガイドラインを基に、国連において日本が策定を主導してきた国際基準が2016年3月に成立し、同年10月に発効したことに合わせ、「道路運送車両の保安基準」(昭和26年運輸省令第67号)等の一部が改正された。この改正により、ハイブリッド車等に車両接近通報装置の搭載を義務付け、歩行者等の安全の確保を図っている。

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）、ETC2.0等のITS（高度道路交通システム）の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んでいる。

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 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。

2021年3月時点で約625万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グデータを活用して、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、関係機関・団体と連携し、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」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、2020年度において、その基準に該当する9型式が型式認定された。

(4) 運転免許取得希望者への配慮

身体に障害のある運転免許取得希望者の利便の向上を図るため、各都道府県警察の運転免許試験場に、スロープ、エレベーター等を整備することに努めているほか、安全運転相談窓口（旧運転適性相談窓口）を設け、身体に障害のある人の運転適性について知識の豊富な職員を配置して、運転免許取得に関する相談に対応している。

また、身体に障害のある人が、身体の状態に応じた条件を付すことにより、自動車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがないと認められるときは、身体に障害のある人のために改造を行った持込み車両等による技能試験を受けることができることとしているほか、指定自動車教習所に対しても、身体に障害のある人の持込み車両による教習の実施や、身体に障害のある人の教習に使用できる車両や取り付け部品の整備、施設の改善等を指導している。

このほか、知的障害のある運転免許取得希望者の利便の向上を図るため、学科試験の実施に当たり、試験問題の漢字に振り仮名を付けるなどの対応をしている。

■ 図表6-10 条件付運転免許の保有者数（2020年末現在）

条 件	人 数
補聴器の使用	39,577人
補聴器の使用（使用しない場合はワイドミラー又は補助ミラー又は後方等確認装置と聴覚障害者標識を付けた普通自動車又は準中型自動車に限定）	723人
ワイドミラー、補助ミラー又は後方等確認装置を付けた普通自動車又は準中型自動車に限定	1,318人
身体障害者用車両に限定	185,406人
義手、義足又は装具の条件	3,851人
合 計	230,875人

注：上記区分中、2種類以上の条件が付されている場合は、表の上側となる区分に計上。
資料：警察庁「運転免許統計令和2年版」



身体障害者標識



聴覚障害者標識