

(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

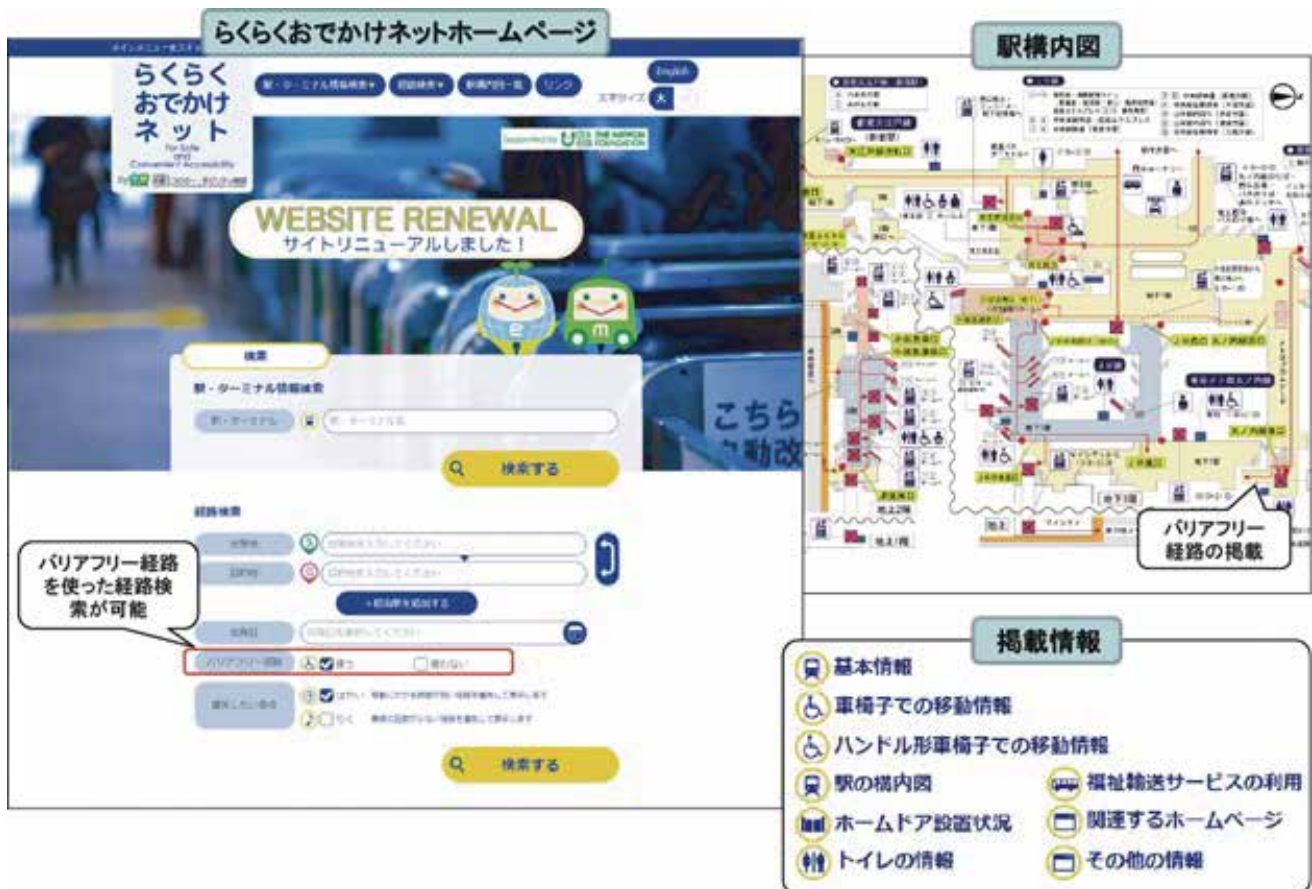
2012年3月に閣議決定した「観光立国推進基本計画」に基づき、障害のある人を含む誰もが旅行を楽しむことができるユニバーサルツーリズムを促進している。

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、2021年度には、心のバリアフリーについての理解を深めるため、「観光施設における心のバリアフリー認定制度」の紹介動画や研修動画を作成・公表した。また、認定施設を活用したオンライン視察を実施し、その様子を配信することで、認定制度の認知度向上を図るとともに、観光施設の更なるバリアフリー対応に向けて積極的に情報発信を行った。

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」を運用している。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い、2020年7月からはプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する情報提供を開始した。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4,320万件（2002年1月の運用開始時から2021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



ホームページURL：https://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/sangyou/innovation_00001.html

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）や2021年度末に改訂した「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」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61%））。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

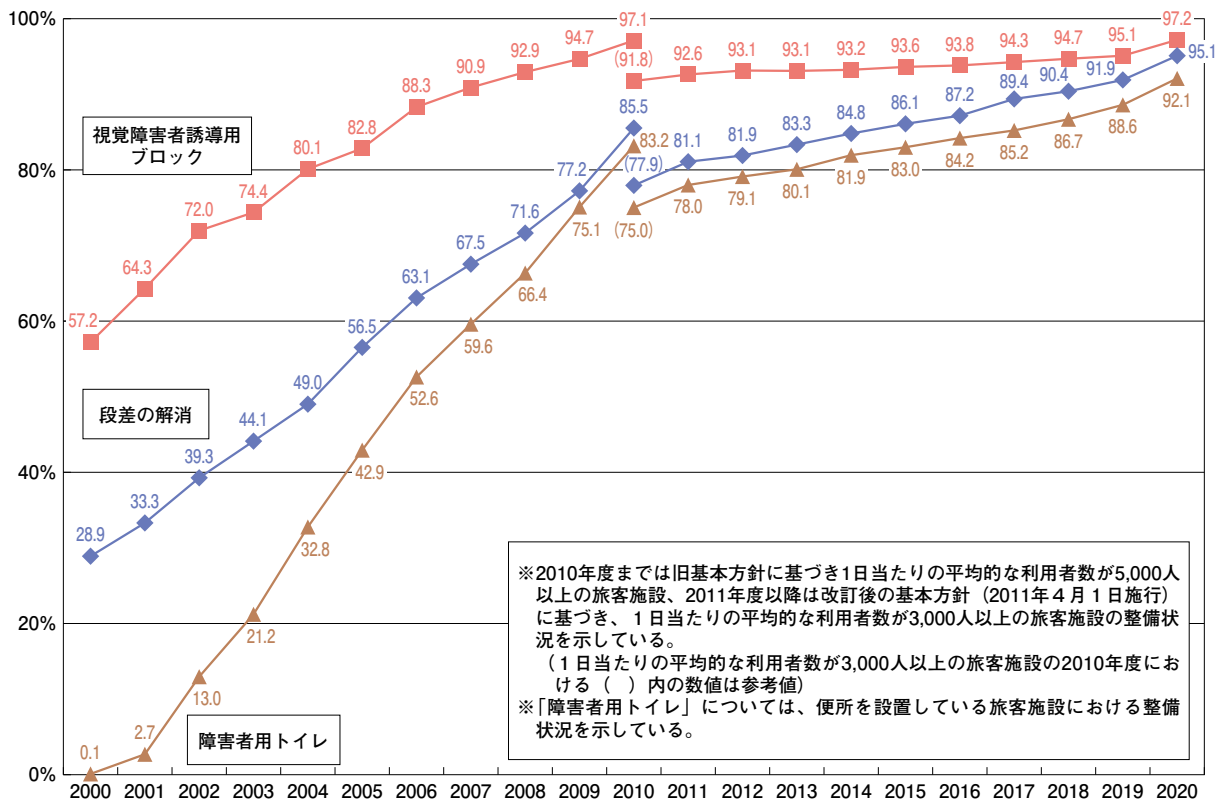
森林は、心身の癒しや健康づくりの場等として、幅広い国民に利用されている。このため、年齢や障害の有無等にかかわらず多様な利用者に対応できるよう、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた森林歩道等の整備を推進している。

■ 図表5-4 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	2020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	2020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	-	-	95.1%	-	97.2%	-	-	92.1%
鉄軌道駅	3,251	3,090	95.0%	3,158	97.1%	3,074	2,832	92.1%
バスターミナル	36	34	94.4%	35	97.2%	27	22	81.5%
旅客船ターミナル	8	8	100.0%	8	100.0%	8	8	100.0%
航空旅客ターミナル	16	16	100.0%	16	100.0%	16	16	100.0%

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」（2021年）

■ 図表5-5 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。

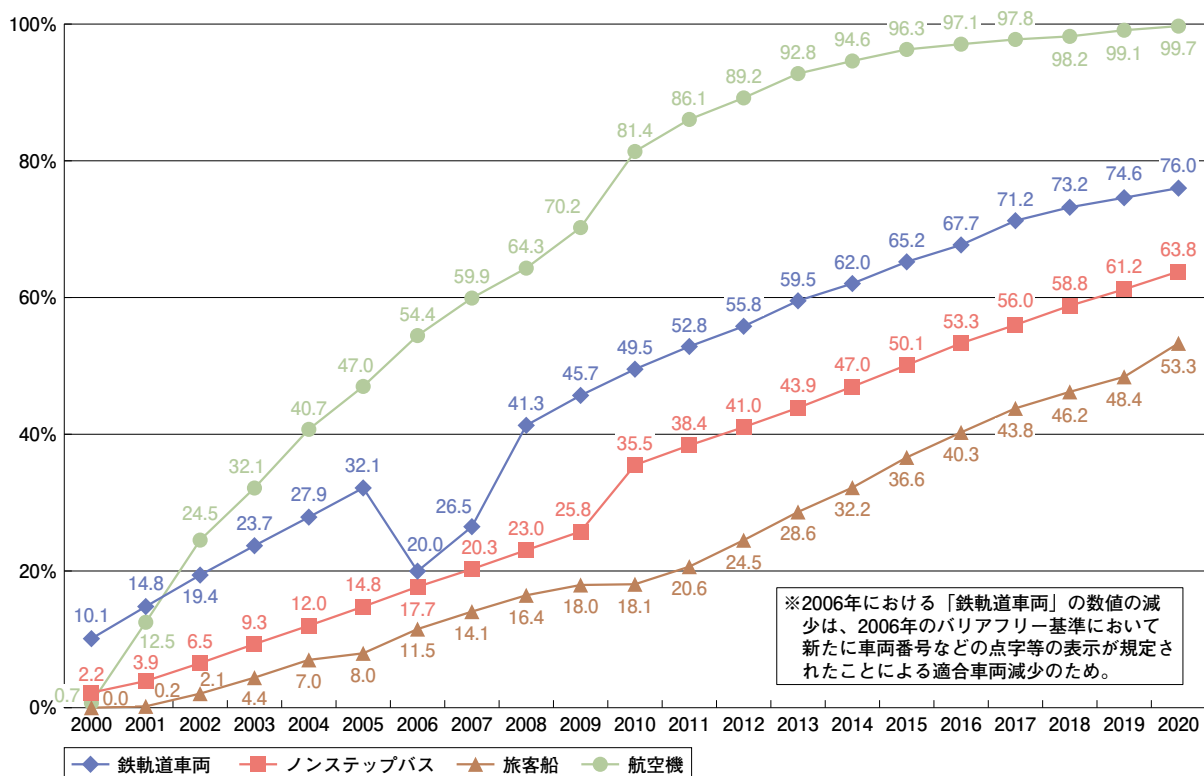
資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」（2021年）

■ 図表5-6 車両等におけるバリアフリー化の状況

		車両等の総数	2020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		52,645	40,027 (76.0%)
バス	ノンステップバス	46,226	29,489 (63.8%)
	リフト付きバス	11,688	674 (5.8%)
旅客船		668	356 (53.3%)
航空機		641	639 (99.7%)

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」（2021年）

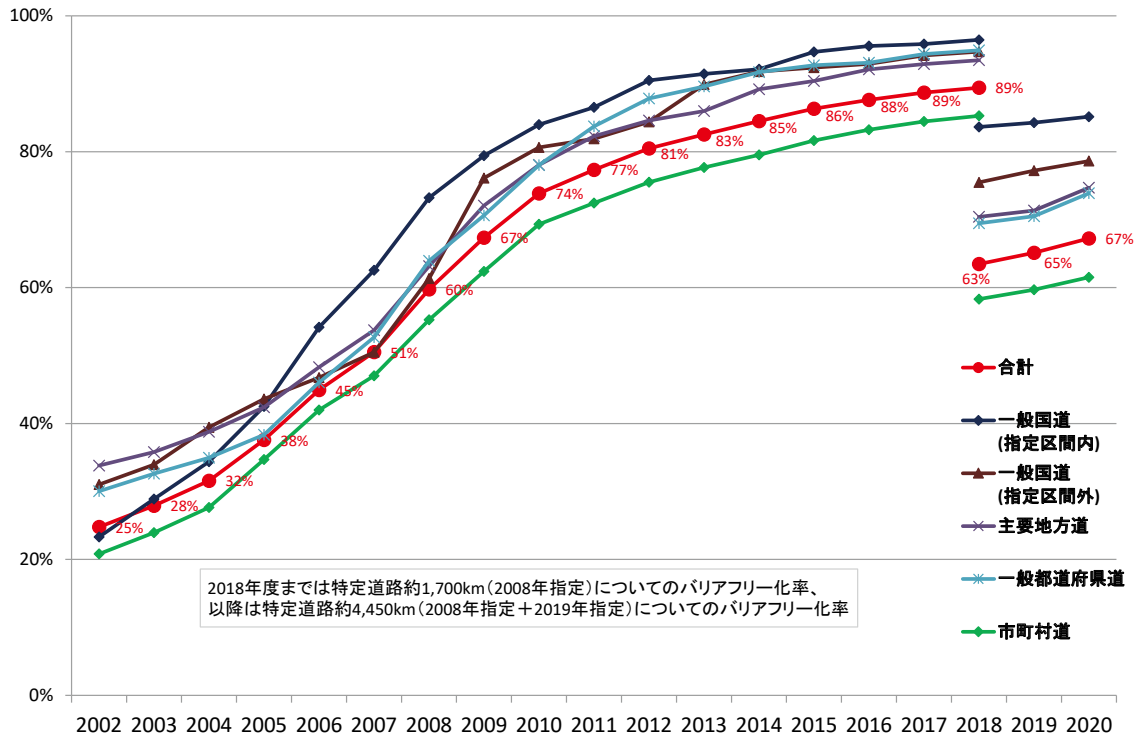
■ 図表5-7 車両等におけるバリアフリー化の推移



※「旅客船」については、2019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」（2021年）

■ 図表5-8 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、警察と道路管理者が緊密に連携し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るとともに、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制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、不法占用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5-9 バリアフリー対応型信号機の設置状況（2020年度末）

種 類	基 数
高齢者等感应信号機	6,557基
歩行者感应信号機	1,221基
視覚障害者用付加装置	20,621基
音響式歩行者誘導付加装置	3,569基
歩行者支援装置	534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高齢者障害者等用便房（バリアフリースイレ）や障害者等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、障害のある人や高齢者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、2016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、障害のある人、高齢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、障害のある人、地方、高齢者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。