

第5章 住みよい環境の基盤づくり

第1節

障害のある人の住みよいまちづくりと安全・安心のための施策

1. 移動等の円滑化の一層の促進

改正「バリアフリー法」の全面施行及び更なるバリアフリーの推進

2006年に「高齢者、身体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」（平成6年法律第44号。通称「旧ハートビル法」）と「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」（平成12年法律第68号。通称「旧交通バリアフリー法」）が統合・拡充され、「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。以下本章では「バリアフリー法」という。）が制定されて以来、10年以上が経過した。

こうした中、2020年5月には、2018年12月の「ユニバーサル社会の実現に向けた諸施策の総合的かつ一体的な推進に関する法律」（平成30年法律第100号）の公布・施行や2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会（以下本章では「東京2020大会」という。）を契機とした共生社会の実現に向けた機運の醸成等を受け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」（令和2年法律第28号）が2020年通常国会において成立し、2021年4月に全面施行を迎えた。本改正では、公共交通事業者等に対するソフト基準適合義務の創設、優先席・車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進、市町村等による「心のバリアフリー」の推進等の内容が盛り込まれている。

2. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー施策の推進

「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、「バリアフリー法」に基づき、施設等（旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等）の新設等の際の「移動等円滑化基準」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。

また、「バリアフリー法」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（令和2年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第1号）に係るバリアフリー整備目標について、障害当事者団体や有識者の参画する検討会において議論を重ね、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化の一層の推進、聴覚障害及び知的障害・精神障害・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化、「心のバリアフリー」の推進等を図るとともに、新型コロナウイルス感染症による影響への対応等も考慮して、2020年11月に最終取りまとめを公表し、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を改正して5年間の新たなバリアフリー整備目標を2021年4月に施行した。現在の同整備目標は、2021年度から5年間を目標期間としているものであり、2026年度以降の新たな整備目標の策定に向けて、2024年度以降、検討を開始する。

加えて、「交通政策基本法」（平成25年法律第92号）に基づく「交通政策基本計画」においても、バリアフリー化等の推進を目標の1つとして掲げている。

また、市町村が作成する「移動等円滑化促進方針」及び「移動等円滑化基本構想」に基づき、移動等円滑化促進地区及び重点整備地区において面的かつ一体的なバリアフリー化を推進しているとともに、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め協力を求める「心のバリアフリー」を推進するため、高齢者、障害のある人等の介助体験や擬似体験を行う「バリアフリー教室」等を開催しているほか、バリアフリー施策のスパイラルアップ（段階的・継続的な発展）を図っている。

■ 図表5-1 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における新たな整備目標について

項目		2022年度末 (現状値)	2025年度末までの 数値目標	
鉄軌道	3,000人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	段差の解消 ^{*1}	約94% ^{*5}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック ^{*2}	約43% ^{*5}	原則100%
		案内設備 ^{*3}	約77% ^{*5}	原則100%
		障害者用トイレ ^{*4}	約92% ^{*5}	原則100%
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数		2,484番線 (493番線) ^{*6}	3,000番線 (800番線) ^{*6}	
鉄軌道車両		約57% ^{*7}	約70%	
バス	3,000人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人/日以上のバスターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消 ^{*1}	約93% ^{*5}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック ^{*2}	約86% ^{*5}	原則100%
		案内設備 ^{*3}	約77% ^{*5}	原則100%
		障害者用トイレ ^{*4}	約71% ^{*5}	原則100%
	乗合バス車両	ノンステップバス	約68% ^{*7}	約80%
		リフト付きバス等（適用除外車両）	約7% ^{*7}	約25%
空港アクセスバスにおけるバリアフリー車両 ^{*8}		約40% ^{*7}	約50%	
貸切バス車両		1,157台 ^{*7}	約2,100台	
タクシー	福祉タクシー車両		45,311台 ^{*7}	約90,000台
		ユニバーサルデザインタクシー ^{*9}	約19% ^{*7}	約25%
旅客船	2,000人/日以上の旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消 ^{*1}	93% ^{*5}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック ^{*2}	67% ^{*5}	原則100%
		案内設備 ^{*3}	約53% ^{*5}	原則100%
		障害者用トイレ ^{*4}	約85% ^{*5}	原則100%
旅客船（旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）		約56% ^{*7}	約60%	
航空	2,000人/日以上の航空旅客ターミナルにおけるバリアフリー化率	段差の解消 ^{*1}	93% ^{*5}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック ^{*2}	98% ^{*5}	原則100%
		案内設備 ^{*3}	93% ^{*5}	原則100%
		障害者用トイレ ^{*4}	100% ^{*5}	原則100%
航空機		100% ^{*7}	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等で国土交通大臣が指定する特定道路におけるバリアフリー化率	約71%	約70%	
都市公園	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64%	約70%
		駐車場	約56%	約60%
		便所	約63%	約70%
路外駐車場	特定路外駐車場	約72%	約75%	
建築物	床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物	約64%	約67%	
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のバリアフリー化率	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	
	移動等円滑化基本構想の作成	321自治体	約450自治体	

心のバリアフリー	「心のバリアフリー」の用語の認知度	約22% ^{※10}	約50%
	高齢者、障害者、妊産婦等の立場を理解して行動ができている人の割合	約81% ^{※10}	原則100%

- ※1：バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）への適合をもって算定。
 - ※2：バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定。
 - ※3：バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第10条～12条への適合をもって算定。
 - ※4：バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。また、トイレを設置している施設における割合。
 - ※5：旅客施設の各項目の実績値については、新型コロナウイルス感染症に対する行動制限の緩和等により旅客施設の利用者数が増加し、集計対象となる旅客施設数が前年度より増加した影響を受けている。
 - ※6：1日当たりの平均的な利用者数が10万人以上の鉄軌道駅。
 - ※7：各車両等に関する2020年4月に施行された公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。
 - ※8：1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（27空港））へのバス路線運行系統の総数における、バリアフリー化した車両を含む運行系統数の割合。
 - ※9：各都道府県のタクシー総車両数における、UDタクシー車両数の割合。
 - ※10：2023年10月に実施したインターネットモニターアンケート「公共交通機関を利用する際の配慮について」による。
- 資料：国土交通省

(1) 基本理念

2018年の「バリアフリー法」改正により、同法に基づく措置は、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」に資することを旨として行わなければならないことが基本理念として明記された。

(2) 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

「バリアフリー法」では、公共交通機関・建築物・道路・路外駐車場・都市公園について、「バリアフリー化基準」に適合するように求め、高齢者や障害のある人などが日常生活や社会生活において利用する施設の整備の促進によって、生活空間におけるバリアフリー化を進めることとしている。

なお、公共交通機関には、車両等も含まれるが、これらを新たに導入する際には、基準に適合させることとしている。

さらに、公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組を推進するため、一定の要件を満たす公共交通事業者等に対して、施設整備、旅客支援等を盛り込んだ「ハード・ソフト取組計画」の毎年度報告・公表を義務付けている。

(3) 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

「バリアフリー法」において、市町村は、移動等円滑化を促進する必要がある地区を移動等円滑化促進地区とし、「移動等円滑化促進方針」を作成するよう努めることとされており、また、重点的かつ一体的に移動等円滑化のための事業を実施する必要がある地区を重点整備地区とし、「移動等円滑化基本構想」を作成するよう努めることとされている。

「移動等円滑化促進方針」及び「移動等円滑化基本構想」の作成に当たっては、利用者の視点を反映するよう、以下の制度を設けている。

ア 協議会制度

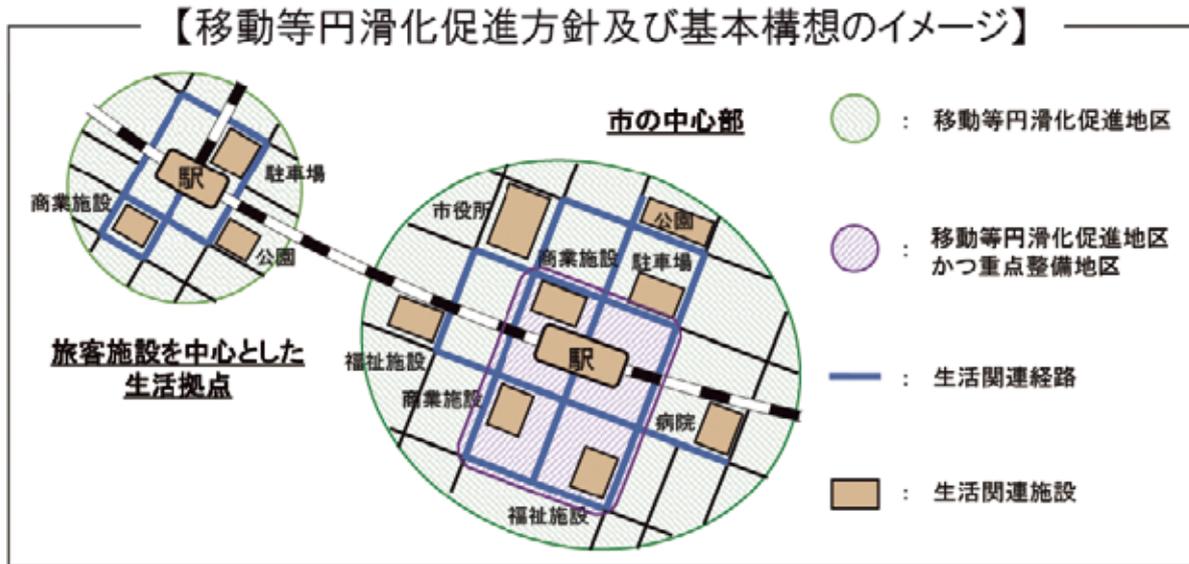
「移動等円滑化促進方針」及び「移動等円滑化基本構想」の作成の際、高齢者や障害のある人などの計画段階からの参加促進を図るため、計画作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置付けている。この協議会は、高齢者や障害のある人、学識経験者その他市町村が必要と認める者で構成され、「移動等円滑化基本構想」の作成の際は、特定事業の実施主体も構成員として必要となる。

加えて、協議会の構成員として市町村から通知を受けた場合に、正当な理由がある場合を除き、必ず協議会に参加することとしており、協議の場の設定を法的に担保することで、調整プロセスの促進を図ることとしている。

イ 移動等円滑化促進方針及び移動等円滑化基本構想の作成における住民提案制度

「移動等円滑化促進方針」及び「移動等円滑化基本構想」を作成する市町村の取組を促す観点から、「移動等円滑化促進方針」及び「移動等円滑化基本構想」の内容を、高齢者や障害のある人などが市町村に対し具体的に提案できる制度を設けている。

■ 図表5-2 移動等円滑化促進方針及び基本構想のイメージ図



資料：国土交通省

(4) バリアフリー化を推進する上での国及び国民の責務

ア 国民の理解促進

「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よう努めることを国の責務として定めるとともに、高齢者や障害のある人など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、高齢者や障害のある人など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、国民の責務として定められている。さらに、2020年の「バリアフリー法」改正においては、「心のバリアフリー」の推進のため、国及び国民の責務として、高齢者障害者等用施設等の円滑な利用を確保する上で必要となる適正な配慮について明記した。

イ 「スパイラルアップ」の導入等

高齢化やユニバーサルデザインの考え方が進展する中、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、施策に関係する当事者参画の下、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・継続的な発展を図っていく「スパイラルアップ」の考え方が重要であり、「バリアフリー法」では、これを国の果たすべき責務とし

て位置付けている。この考え方を踏まえ、国が関係行政機関及び障害のある人を含む関係者で構成する会議を設け、定期的に移動等円滑化の進展状況を把握し、評価するよう努めることとされているため、国土交通省では、これまでに「移動等円滑化評価会議」を11回開催するなど、障害のある人等のニーズを丁寧に把握するとともに、バリアフリーに関する好事例を現地調査等により収集し、横展開を図ることで、バリアフリー施策のスパイラルアップを図っている。

第5章第1節 2. ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー施策の推進 /国土交通省

TOPICS(トピックス) (16)**移動等円滑化に関する「心のバリアフリー」の推進**

「バリアフリー法」に基づき、駅などのハード面の整備に加え、高齢者、障害のある人等の移動等円滑化の促進に関する国民の理解及び協力を求めること、いわゆる「心のバリアフリー」を国の責務として推進している。これまでに、介助の擬似体験等を通じバリアフリーに対する国民の理解増進を図る「バリアフリー教室」の全国各地での開催や、鉄道利用者への声かけキャンペーン等の啓発活動の推進を行っている。

さらに、東京2020大会を契機とした共生社会の実現に向け、「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」が成立し、2021年4月に全面施行された。

この改正を踏まえ、①「バリアフリー教室」の開催を一層充実させること、②鉄道の利用に当たり、高齢者、障害のある人等に対するサポートを行っていただくよう、呼びかけるキャンペーンを行うこと、③障害のある人等への接遇を的確に行うため、交通事業者による研修の充実及び適切な接遇の実施を推進するための「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」及び「接遇研修モデルプログラム」を策定しており、交通事業者への継続的な周知等を行うことで、更なる接遇レベル向上を図ることとしている。また、2020年12月に開始した、バリアフリー対応に取り組み、その情報を積極的に発信している宿泊施設、飲食店、観光案内所、博物館を対象とした「観光施設における心のバリアフリー認定制度」では、2024年3月までに合計1,694施設を認定し、高齢者や障害のある人等がより安全で快適な旅行をするための環境整備を推進している。

「高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進」が国、地方公共団体、施設設置管理者及び国民の責務として規定されたことに伴い、広報活動及び啓発活動の一環として、バリアフリートイレ、車椅子利用者用駐車施設等、旅客施設等のエレベーター及び車両等の優先席の適正な利用の推進に向けて、キャンペーン等を実施し、真に必要な方が利用しやすい環境の整備を推進する。



資料：国土交通省

TOPICS(トピックス) (17)

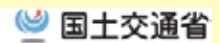
教育啓発特定事業の実施に関するガイドラインの作成

2020年の「バリアフリー法」改正により、面的・一体的なバリアフリー化を図るために市町村が作成する計画（バリアフリー基本構想）に基づき、市町村や施設設置管理者等が実施する「心のバリアフリー」に関する事業である「教育啓発特定事業」が創設された。「教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン」は、市町村等の教育啓発特定事業の継続的・計画的かつ円滑な実施を促進するため、具体的な進め方についての標準的な手法や望ましい実施方法等をマニュアルとして示したものである。

ガイドライン本編では、教育啓発特定事業を実施する意義、計画的かつ継続的な実施の必要性、「心のバリアフリー」や「障害の社会モデル」について理解を得ることの重要性、障害当事者の参画の意義、学校と連携して実施する場合のポイント等を掲載。また、実施マニュアルとして、教育啓発特定事業としての実施が想定される代表的な4つの取組（バリアフリー教室、まち歩き点検等、シンポジウム・セミナー、適正利用等の広報啓発）について、進め方、企画におけるポイントと留意事項、具体的な実施方法、フィードバックのやり方等について、実施事例等を紹介しつつ、標準的な手法や望ましい実施方法を提示している。

「心のバリアフリー」推進に係る取組については、これまでも、地方公共団体等において様々な取組が行われてきたが、引き続き、本ガイドラインを市町村に周知し、教育啓発特定事業を含む基本構想の策定と「心のバリアフリー」の推進を広く市町村に働きかけていく。

教育啓発特定事業の実施に関するガイドラインの概要



- 令和2年のバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）改正により、面的・一体的なバリアフリー化を図るために市町村が作成する計画（バリアフリー基本構想）に基づき、市町村や施設設置管理者等が実施する「心のバリアフリー」に関する事業である**教育啓発特定事業**が創設。
- 本ガイドラインは、市町村等の教育啓発特定事業の**継続的・計画的かつ円滑な実施を促進するため、具体的な進め方についての標準的な手法や望ましい実施方法等をマニュアルとして示すもの。**
- 今後、本ガイドラインも参考としつつ、様々な取組が実施されることが期待される。

ガイドラインの構成

<ガイドライン本編>

教育啓発特定事業を実施する意義、計画的かつ継続的な実施の必要性、「心のバリアフリー」や「障害の社会モデル」について理解を得ることの重要性、障害当事者の参画の意義、学校と連携して実施する場合のポイント等を掲載。

<教育啓発特定事業>

- ①**学校連携教育事業**
児童等の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業
(例) 学校の場を活用した市町村等によるバリアフリー教室 等
- ②**理解協力啓発事業**
住民その他の関係者の理解の増進又はこれら者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業
(例) 障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催 等

<実施マニュアル>

教育啓発特定事業としての実施が想定される代表的な4つの取組について、進め方、企画におけるポイントと留意事項、具体的な実施方法、フィードバックのやり方等について、実施事例等を紹介しつつ、標準的な手法や望ましい実施方法を提示。

(バリアフリー教室編)



(まち歩き点検等編)



(シンポジウム・セミナー編)



(適正利用等の広報啓発編)



国土交通省ホームページURL

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_fr_000051.html

3. 住宅のバリアフリー化の推進

(1) 設計、設備の面で障害のある人に配慮した住宅の供給

ア 公的賃貸住宅のバリアフリー化の推進

新設される全ての公営住宅、都市再生機構賃貸住宅について、原則として障害のある人の心身の特性に応じた設備等の設置に配慮し、バリアフリーを標準仕様としている。また、既設のものについても、建替えや改善を行うことによりバリアフリー化を進めている。

なお、障害のある人向けの公営住宅等の建設に当たっては、規模の大きなものや特別の設備を設置するものに対して、工事費に係る助成の限度額を特例的に引き上げている。

イ 障害のある人等の利用に配慮した住宅ストックの形成の推進

障害のある人等の利用に配慮した住宅ストックを形成するため、「高齢者が居住する住宅の設計に係る指針」（平成13年国土交通省告示第1301号）により、身体機能が低下した場合にも住み続けられるような住宅の設計上の配慮事項を示している。

独立行政法人住宅金融支援機構の証券化支援事業における【フラット35】Sでは、バリアフリー性等が優れた住宅について、融資金利の引下げを行っている。

(2) 住宅リフォーム

障害のある人等が安心して快適に自立した生活を送ることのできる環境の整備を促進し、障害のある人等の居住の安定の確保を図るため、障害のある人等が居住する住宅について、一定のバリアフリー改修工事を行った場合に、所得税額や固定資産税額を軽減する特例措置を設けている。

また、「長期優良住宅化リフォーム推進事業」において、性能向上等に資するリフォームと併せて行うバリアフリー改修工事についても支援を行っている。

既存住宅ストックを障害のある人の生活や家族の介護に配慮した住みやすいものへと改修することが可能となるよう、公益財団法人住宅リフォーム・紛争処理支援センターにおいて、バリアフリーリフォーム及び介護保険における住宅改修に関するテキストを作成し、増改築相談員の研修カリキュラムに盛り込んでいる。

住宅リフォームを行うに当たっては、住宅分野と保健福祉分野の連携による適切な相談体制の確立が必要である。このため、関係省庁間の密接な連携の下、国及び地方公共団体において、障害のある人が住みやすい住宅増改築、介護機器についての相談体制を整備している。

■ 図表5-3 障害のある人を含む障害世帯向け住宅建設戸数（公営住宅、都市再生機構賃貸住宅）

年 度	公営住宅建設戸数	都市再生機構（旧公団）賃貸住宅の優遇措置戸数
2010年	97	387
2011年	83	144
2012年	36	213
2013年	20	103
2014年	59	67
2015年	54	183
2016年	49	36
2017年	31	32
2018年	46	244
2019年	11	43
2020年	77	227
2021年	26	27
2022年	51	84

注1：都市再生機構（旧公団）賃貸住宅の優遇措置戸数には、高齢者及び高齢者を含む世帯等に対する優遇措置戸数を含む。

注2：優遇措置の内容としては、当選率を一般の20倍としている。

資料：国土交通省

4. 建築物のバリアフリー化の推進

(1) 官庁施設のバリアフリー化

官庁施設の整備においては、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、「バリアフリー法」に基づく「建築物移動等円滑化誘導基準」に規定された整備水準の確保など、障害のある人を始め全ての人が、安全に、安心して、円滑かつ快適に利用できる施設を目指した整備を推進している。

(2) 人にやさしい建築物の整備

全ての人々が利用しやすい建築物を社会全体で整備していくことが望まれており、デパート、ホテル等の多数の人々が利用する建築物を、障害のある人等が利用しやすくするためには、段差の解消、障害のある人等の利用に配慮したトイレの設置、各種設備の充実等を図る必要がある。

建築物のバリアフリー化を推進するため、「バリアフリー法」においては、出入口、通路、トイレ等に関する基準（建築物移動等円滑化基準）を定め、不特定多数の者が利用し、又は主として障害のある人等が利用する建築物等（特別特定建築物）で一定の規模以上のものに対して基準適合を義務付けるとともに、多数の者が利用する建築物（特定建築物）に対しては基準適合の努力義務を課している。（2,000㎡以上の特別特定建築物（公立小学校等を除く）の総ストックのうち、「建築物移動等円滑化基準」に適合しているものの割合：約64%（2022年度末時点））

また、障害のある人等がより円滑に建築物を利用できるようにするため、「建築物移動等円滑化誘導基準」を満たし、所管行政庁により認定を受けた優良な建築物（認定特定建築物）に対して支援措置等を講じている。

(3) 「バリアフリー法」に伴う助成等

建築物のバリアフリー化を推進するため、上述の「建築物移動等円滑化基準」に基づき特定建築物の建築主等への指導・助言を行っている。

また、認定特定建築物のうち一定のものについては、障害のある人等の利用に配慮したエレベーター、幅の広い廊下等の施設整備に対して、不特定多数の者が利用し、又は主として障害のある人等が利用する既存建築物については、バリアフリー改修工事に対してバリアフリー環境整備促進事業により支援している。

地方公共団体が行う、公共施設等のバリアフリー化についても支援している。

総務省では、地方公共団体が実施する公共施設等のユニバーサルデザイン化のための改修事業等について、2018年度から公共施設等適正管理推進事業債に「ユニバーサルデザイン化事業」を追加し、地方財政措置を講じている。

(4) 表示方法の統一

ア 点字表示

多くの公共施設等で、点字による情報提供において、表示方法の混乱を避けつつ更なる普及を図るため、「高齢者・障害者配慮設計指針－点字の表示原則及び点字表示方法－公共施設・設備（JIS T0921）」を2006年に制定した。また、2009年には消費生活製品に関して、「高齢者・障害者配慮設計指針－点字の表示原則及び点字表示方法－消費生活製品の操作部（JIS T0923）」を制定したが、規格を利用する際の利便性を向上させるため、2016年度にJIS T0923をJIS T0921に統合し、JIS T0921を「アクセシブルデザイン－標識、設備及び機器への点字の

適用方法」へと改正した。

イ 案内用図記号（ピクトグラム）

文字や言語によらず対象物、概念又は状態に関する情報を提供する図形「案内用図記号（JIS Z8210）」はピクトグラムとも言われ、一見してその表現内容を理解できる、遠方からの視認性に優れている、言語の知識を要しないといった利点がある。一般の人だけでなく、障害のある人や視力の低下した高齢者、さらに外国人等でも容易に理解することができることから、不特定多数の人々が利用する交通施設、観光施設、スポーツ文化施設、商業施設などの公共施設や企業内の施設において広く使われている。

本規格は、2002年に開催されたサッカー日韓ワールドカップを契機として、日本人だけでなく外国人観光客の円滑な移動誘導を目的に制定した。また、東京2020大会では、より多くの外国人観光客の来日が見込まれたことから、あらゆる人にとってよりわかりやすい案内用図記号とするため、2017年7月に国際規格との整合化の観点から7つの図記号について変更するとともに、15種類の図記号及び外見からは障害があることがわかりにくい人が周囲に支援を求めやすくする「ヘルプマーク」の図記号を新たに追加した。その後も、2019年2月に「洋風便器」など3つのトイレ関連図記号、2019年7月には「AED(自動体外式除細動器)」及び「加熱式たばこ専用喫煙室」の図記号を追加し、2020年5月には「男女共用お手洗」や「介助用ベッド」など近年の社会情勢の変化を踏まえた9つの案内用図記号を追加した。

災害時の避難誘導標識については、洪水、内水氾濫、高潮、土石流、崖崩れ・地滑り及び大規模な火事が発生した場合にも素早く安全な場所に避難することが可能となるように、避難場所までの道順や距離の情報を含む標識の設置に当たって考慮すべき事項を規定した「災害種別避難誘導標識システム（JIS Z9098）」を2016年3月に制定した。また、これをISO（国際標準化機構）に提案し、2022年2月にISO 22578（Graphical symbols – Safety colours and safety signs – Natural disaster safety way guidance system）が発行された。

ウ 公共トイレ、触知案内図

視覚障害のある人が、鉄道駅、公園、病院、百貨店などの不特定多数の人が利用する施設・設備等を安全で、かつ、円滑に利用できるようにするため、「高齢者・障害者配慮設計指針－公共トイレにおける便房内操作部の形状、色、配置及び器具の配置（JIS S0026）」、「高齢者・障害者配慮設計指針－触知案内図の情報内容及び形状並びにその表示方法（JIS T0922）」及び「高齢者・障害者配慮設計指針－触覚情報－触知図形の基本設計方法（JIS S0052）」を制定している。

TOPICS(トピックス) (18)

建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討

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、国土交通省では、「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に向けて、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」を2023年6月に設置し、2024年3月に見直しの方向性を以下のとおりまとめた。

- ・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

サイトラインの確保等客席に係るその他の事項については、2024年度以降も継続してワーキンググループでの検討を進める。

さらに、建築物のバリアフリー設計のガイドラインである「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」(2021年3月改定)についても、「建築物移動等円滑化基準」の改正内容の反映が必要となること、前回改定から3年が経過することから、「建築物移動等円滑化基準」の改正後に見直しを行うことを検討している。見直しに向けて、2021年10月に設置した「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準に関するフォローアップ会議」において、

- ・次回改正において対応すべき、現行で不十分な事項や新たなニーズ
- ・「利用者への配慮が足りない事例」や「優良事例」
- ・「設計段階からの当事者参画・意見聴取の取組事例」

等について、その構成員である障害者団体、事業者団体、建築関係団体から情報提供をいただくこととしている。引き続き建築物のバリアフリー化の更なる促進に向けて、関係者のご意見を踏まえながら、必要な対応を講じていく。

【参考】建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討WGについて



趣旨

- バリアフリー基準のうち、**建築物内に設ける「車椅子使用者用便房・駐車施設の設置数」「車椅子使用者用客席」**については、建築設計標準の普及等を通じて規模に応じた複数整備が進展しているものの、高齢者、障害者等の外出機会の増大等に伴い、バリアフリー化を着実に進めるための環境整備が求められているところ。
- このため、学識経験者、当事者団体、事業者団体等で構成する「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準に関するフォローアップ会議」に、「**建築物のバリアフリー基準の見直しに関する検討WG**」を設置し、「**車椅子使用者用便房・駐車施設**」や「**車椅子使用者用客席**」の設置数に関する基準について、**整備状況等の現状分析を実施するとともに、基準見直しの方向性について検討**する。

検討WGメンバー

- | | |
|---|--|
| 【学識経験者】
・高橋 儀平 東洋大学 名誉教授(座長)
・佐藤 克志 日本女子大学 教授
・菅原 麻衣子 東洋大学 教授
・松田 雄二 東京大学大学院 准教授
・布田 健 国立研究開発法人 建築研究所
【障害者団体】
・(社) 日本身体障害者団体連合会
・(一社) 日本パラリンピアンズ協会
・(公社) 全国脊髄損傷者連合会
・(NPO) DPI日本会議
【事業者団体】
・(一社) 日本ビルディング協会連合会
・(一社) 不動産協会
・(一社) 日本ショッピングセンター協会
・日本チェーンストア協会
・(一社) 全日本駐車協会 | 【劇場等関係団体】
・全国興行生活衛生同業組合連合会
・(公社) 全国公立文化施設協会
【建築関係団体】
・(一社) 日本建築士事務所協会連合会
・(一社) 日本建築業連合会
・(公社) 日本建築家協会
・(公社) 日本建築士会連合会
【地方公共団体】
・東京都
・大阪府
・横浜市
・日本建築行政会議/バリアフリー分科会 |
|---|--|

検討経過

時期	内容
2022(令和4)年8月～	トイレ・駐車場・客席の実態調査 【調査対象】 ・調査期間内に確認済証が交付された建築物 ・近年に竣工したスポーツ施設
2023(令和5)年6月23日	第1回検討WG ・実態調査結果、課題の共有
2023(令和5)年8月31日	第2回検討WG ・関係団体の意見の取りまとめ ・バリアフリー基準の素案(トイレ)の提示
2023(令和5)年12月8日	第3回検討WG ・バリアフリー基準の素案(トイレ(再見直し案)、駐車場・客席)の提示
2024(令和6)年3月12日	第4回検討WG ・バリアフリー基準の見直し方向(案)のとりまとめ
2024(令和6)年3月29日	バリアフリー基準の見直しの方向性 公表

資料：国土交通省

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、大規模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。以下本章では「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「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂版を2024年3月に公表し、整備の在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「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂版を2024年3月に公表し、整備の在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、「旅客船バリアフリーガイドライン」の改訂版を2021年11月に公表し、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「公共交通機関の役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂版を2024年3月に公表し、役務の提供の方法の在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 鉄道駅等旅客施設におけるバリアフリー化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、鉄道駅等旅客施設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対する助成及び融資

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、「ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業」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（車椅子対応トイレ、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船舶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

総務省では、地方公共団体が行う障害のある人、高齢者、児童等全ての人が自立して生き生きと生活し、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。

国土交通省では、地方公共団体が面的・一体的なバリアフリー化を進めるため、「移動等円滑化促進方針」及び「移動等円滑化基本構想」の作成を促進している。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、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等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、国民一人一人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疑似体験・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。

2022年度には、全国で171件の「バリアフリー教室」を開催し、約9,200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おります。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



車椅子介助体験

資料：国土交通省

TOPICS(トピックス) (19)

鉄道におけるバリアフリー化

新幹線におけるバリアフリーについては、東京2020大会を契機として、障害当事者団体、鉄道事業者等からなる検討会において議論を重ねた結果、2021年7月より新造された車両に対して、列車定員に応じた車椅子用フリースペースを備えた、世界最高水準のバリアフリー環境を有する車両の導入が進められている。

また、特急車両についても、新幹線車両と同様に、障害当事者団体、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が義務付けられた。

鉄道駅のバリアフリー化は、全ての方が鉄道を安全・安心かつ円滑に利用できる環境の整備に資するものであり、その推進は大変重要である。国土交通省としては、2020年12月に新たなバリアフリー化の目標を定め、エレベーター等の整備対象駅の拡大やホームドアの整備の加速化に取り組んでいる。

この整備目標の達成に向け、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度（2021年12月創設。2024年3月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進していくこととしている。

2024年2月より東日本旅客鉄道株式会社の「えきねっと」及び西日本旅客鉄道株式会社の「e5489」による障害者割引乗車券のウェブ申込みサービスが開始された。

マイナポータルに登録済みのマイナンバーカードを用いて身体障害者手帳情報及び療育手帳情報をオンラインで確認することにより、身体障害者割引、知的障害者割引を適用した乗車券の申込みが可能となった。みどりの窓口での障害者割引乗車券の発売も引き続き取り扱われる。

◆鉄道駅における主な整備内容



段差の解消（エレベーター）

資料：国土交通省



バリアフリースイートの整備



駅ホームからの転落防止対策
（ホームドア）

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。

市町村が具体の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及び防災・安全交付金」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市の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、踏切道におけるバリアフリー対策、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備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。

また、「移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設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116号)に基づく道路の整備や管理を行うに当たり必要な考え方を示した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を周知し、道路のユニバーサルデザイン化を推進している。

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ことが定められている。特に、当該道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害のある人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いる。そのため、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のある人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 特定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、特定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」に特定路外駐車場のバリアフリー化が位置付けられ、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（2022年度末現在の特定路外駐車場のバリアフリー化率：72.1%）。

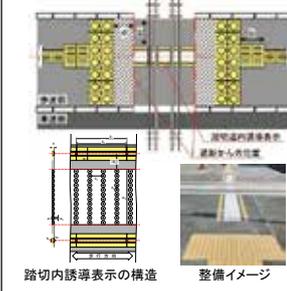
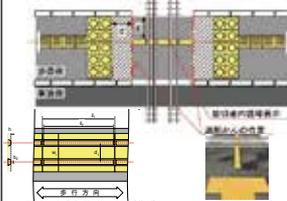
また、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、特定路外駐車場のバリアフリー化の目標を定めており、引き続き、目標達成に向け、地方公共団体及び関係団体等に対して周知の徹底を図り、特定路外駐車場のバリアフリー化を一層推進していくこととしている。

TOPICS(トピックス) (20)

2024年1月「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定を受けた踏切道でのバリアフリー対策について

2020年5月改正の「バリアフリー法」や2021年3月改正の「移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設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」（以下本頁では「道路移動等円滑化基準」という。）を踏まえ、2022年3月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（以下本頁では「ガイドライン」という。）が作成された。「ガイドライン」は、「バリアフリー法」や「道路移動等円滑化基準」に加えて、障害のある人や高齢者等を始めとした全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインによる道路空間の在り方について、具体的に示した目安である。

2022年4月、奈良県内において視覚に障害のある方が踏切道内で列車に接触してお亡くなりになる事故が発生したことを受け、2022年6月に「ガイドライン」を改定した。その後、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」を図のとおり改定し、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した。

旧ガイドラインでの記載内容概要	改定したガイドラインでの記載内容概要
<p>第7章② 視覚障害者誘導用ブロック</p> <p>➢ 踏切道での視覚障害者の誘導について整備内容を規定</p> <p>・踏切道内には、「表面に凹凸のついた誘導表示等」(歩道等に設置する視覚障害者誘導用ブロックとは異なる形式とする)を設けることが望ましい。(望ましい整備内容)</p> <p>➢ 誘導用ブロック等の設置図や事例を掲載</p>  <p>・「表面に凹凸のついた誘導表示等」の構造は別途検討する。</p> <p>第1章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等</p> <p>➢ コラム</p> <p>・踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介</p>  <p>レールフランジの緩衝材 ブロックによる歩車道分離</p>	<p>第7章⑥ 踏切道 (項目を新設し、踏切道関係の記載を集約)</p> <p>➢ 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及び構造を規定【視覚障害者誘導用ブロック・踏切道内誘導表示の設置】</p> <p>➢ 踏切道内には、踏切道内誘導表示を設ける。(標準的な整備内容)</p> <p>➢ 踏切道付近の視覚障害者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の標準的な設置方法及び構造を規定。(右図参照)</p> <p>※歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策についてもコラムへ掲載。</p> <p>【歩行者通行空間の確保及び路面等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面はゴムチップ舗装とすることが望ましい。 ・踏切道内のカラー舗装及び車道外側線の設置等が望ましい。 ・車両への注意喚起看板等の設置が望ましい。 <p>(望ましい整備内容)</p>  <p>踏切道内誘導表示の構造 整備イメージ</p> <p>①標準的な設置方法等</p>  <p>踏切道内誘導表示の構造 整備イメージ</p> <p>②幅員が狭い場合の標準的な設置方法等</p> <p>【実験結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年9月21日、10月3～5、12日に実施した評価実験を紹介 <p>➢ コラム</p> <ul style="list-style-type: none"> ・音に関する実証実験結果の紹介 ・踏切道におけるバリアフリー対策の事例紹介 等

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の改定概要（資料：国土交通省）

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^(注1)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「踏切道改良促進法」（昭和36年法律第195号）に基づき指定（以下本頁では「法指定」という。）し、道路管理者と鉄道事業者が連携した上で、対策を推進する。

○ 「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」2024年1月改定

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/kijun/pdf/all.pdf>

注1：バリアフリー基本構想に位置付けられた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道路

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する。

(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等による自家用車を使用した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。

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

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その介護者に対して、各事業者の経営判断により運賃・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、これまで導入促進に向けて、公共交通事業者等に対し、理解と協力を求めてきており、その結果、航空では約9割、旅客船では約7割、鉄道では約6割、乗合バスでは約4割、タクシーでは約5割の事業者が導入するなど、公共交通機関における導入事業者数は着実に増加している。

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。

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等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 車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進

「バリアフリー法」では、国、地方公共団体、国民、施設設置管理者等の責務等として、車椅子利用者用駐車施設等を含む高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進が位置付けられている。国土交通省では、車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進に関するソフト面での対応として、「車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン作成に係る検討会」を開催し、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における理解の増進と協力の確保等を図るための望ましい考え方を、「車椅子利用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン」として取りまとめ、公表した。

カ 歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化

国土交通省では、高齢者や車椅子利用者を含むあらゆる人が安心・安全に移動できるユニバーサル社会の構築に向け、歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化を推進している。一方、近年では、物流分野における人手不足や電子商取引のニーズの高まりなどもあり、自動配送ロボットが走行して宅配するといった取組が、各地で行われるようになってきており、このような取組の普及は、自動運転車椅子の普及拡大等にも通じるものがあると考えられる。そこで、これまでのプロジェクトをより効率的に展開し、持続可能なものとしていくため、2023年6月に「人・ロボットの移動円滑化のための歩行空間DX研究会」及び有識者を含めた2つのワーキンググループを設置した。ワーキンググループの取組として、現地実証等の結果を踏まえたデータ整備プラットフォームのプロトタイプ構築やデータ整備仕様の改定について検討を行うとともに、研究会の取組として2024年1月には第1回「歩行空間DX研究会シンポジウム」を開催した。

TOPICS(トピックス) (21)

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用の推進

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

「バリアフリー法」により整備が進められている車椅子使用者用駐車施設に、それを必要としない人が駐車すること等により、真に必要な人が利用できない状況が発生していることから、各地方公共団体において、様々な施設の駐車施設の利用対象者に利用証を交付し、適正利用を促す取組（パーキング・パーミット制度）が導入されている。

当該制度では、車椅子使用者のほか、車椅子を使用しないものの移動に配慮が必要な人（高齢者、妊産婦等）も広く対象とし、そのような人向けの優先駐車区画が設けられる場合もあり、利用区分の明確化や不適正利用の減少等の利用環境改善の効果が認められている。

このような共生社会における移動環境を確保するための基本的なインフラの一つとなっている車椅子使用者用駐車施設等の適正利用について、国土交通省では、2021年度より検討を始め、車椅子使用者、車椅子使用者以外の者も含めた様々な障害者団体、事業者団体、駐車場関係団体、地方公共団体等との意見交換や議論等を経て、ソフト面での対応として、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における理解の増進と協力の確保等を図るための望ましい考え方を「車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドライン」としてとりまとめた。

今後、本ガイドラインを踏まえ、地方公共団体や施設設置管理者等において、車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に資する取組が引き続き実施されることが期待される。

車椅子使用者用駐車施設等の適正利用に関するガイドラインの概要

国土交通省

- 共生社会における移動環境確保のための基本的インフラの一つである、車椅子使用者が円滑に利用することができる駐車施設（車椅子使用者用駐車施設）に、それを必要としない人が駐車すること等により、**真に必要な人が利用できない場合があり、その適正利用についての課題が指摘されている。**
- 当該駐車施設の利用対象者に**公的利用証を交付し適正利用を促す地方公共団体の取組（パーキング・パーミット制度）**については、車椅子使用者の他、車椅子を使用しないものの移動に配慮が必要な人（高齢者、妊産婦、けが人等）も広く対象とし、そのような人向けの優先駐車区画を設ける場合もあり、**利用区分の明確化や不適正利用の減少等によって、車椅子使用者等の利用環境改善に効果が認められる。**
- 引き続き、地域の実情等に応じ、同制度の導入促進・普及啓発の他、以下の考え方を踏まえ、地方公共団体、施設設置管理者等及び国民における**理解の増進と協力の確保等により、適正利用を推進。**

車椅子使用者用駐車施設の利用対象者の明確化

車椅子使用者用駐車施設については、バリアフリー法令上、車椅子使用者その他障害者等を除き、利用を控える等の適正配慮も規定。
不適正利用や利用集中等により車椅子使用者の円滑な利用環境が阻害されている場合等には、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、「車椅子使用者用駐車施設」の利用対象者を「車椅子使用者」と明確化することが望ましい。

利用対象者の明確な区分とその考え方

車椅子使用者以外の障害者等については、広い幅員を必ずしも必要としないものの駐車区画の位置等に関し、移動に配慮が必要な人もいることから、地域の実情や施設の利用状況等に応じ、そのような人への駐車区画を設置・運用する場合には、バリアフリー法令に位置づけられている「**車椅子使用者用駐車施設**」とは別に「**優先駐車区画**」として位置づけることが望まれる。

様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組

多様な利用対象者の駐車区画の確保、限られた区画の効率的利用、不適正利用対策の取組等を引き続き推進。

資料：国土交通省

第5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(トピックス) (22)**第1回 歩行空間DX研究会シンポジウム**

「人・ロボットの移動円滑化のための歩行空間DX研究会」の活動として、東洋大学赤羽台キャンパスINIADホールにて第1回「歩行空間DX研究会シンポジウム」を2024年1月に開催した。歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化に向けたこれまでの経緯や取組について紹介するとともに研究会と同時に立ち上げた「歩行空間の移動円滑化データワーキンググループ」及び「歩行空間の3次元地図ワーキンググループ」の取組報告を行った。また、『「持続可能」な移動支援サービスの普及・展開に向けて』をテーマとして、有識者、民間事業者、行政機関等の関係者によるパネルディスカッションを行った。



シンポジウム登壇者

ホームページURL：<https://www.walkingspacedx.go.jp/>
資料：国土交通省



パネルディスカッション

(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。

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、観光施設の更なるバリアフリー対応に向けて情報発信を行った。2022年度及び2023年度にも、引き続き、紹介動画や研修動画の作成・公表を行うとともに、現地モニターツアーを実施し、その成果について情報発信を行った。また、2023年度は、旅行会社が商品造成時に観光施設に求めるバリアフリー情報を検証する実証事業を実施するとともに、障害の種別等に応じた旅行商品造成に資するノウハウ集を作成した。

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。この「らくらくおでかけネット」では、駅・ターミナルのバリアフリー情報を提供している。

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

「観光施設における心のバリアフリー認定制度」紹介動画



ホームページURL：https://www.mlit.go.jp/kankochu/seisaku_seido/kokorono_barrier-free/index.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。

都市公園の整備に当たっては、安全で安心した利用のため「バリアフリー法」に基づく基準や支援制度により、出入口や園路の段差解消、高齢者や障害のある人等が利用可能なトイレの設置等を進めている。2023年3月には「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン【改訂第2版】事例集」を公表し、都市公園のバリアフリー化を一層推進している。(2022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64%、駐車場：約56%、便所：約63%))。

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。

国立公園等においては、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や、利用者の利便性を高めるための情報提供等の取組を推進している。

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。河川では、水辺にアプローチしやすいスロープや手すり付きの階段等の整備によるバリアフリー化に取り組み、高齢者、障害のある人、こども等を含む全ての人々が安心して訪れ、憩い楽しめる河川空間を創出している。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。

■ 図表5-4 旅客施設におけるバリアフリー化率の状況

	2022年度末									
	総施設数	段差の解消		視覚障害者誘導用ブロック		案内設備		トイレの総施設数	障害者用トイレ	
旅客施設全体	—	—	93.5%	—	44.6%	—	77.0%	—	—	92.1%
鉄軌道駅	3,460	3,237	93.6%	1,499	43.3%	2,662	76.9%	3,249	2,996	92.2%
バスターミナル	44	41	93.2%	38	86.4%	34	77.3%	35	25	71.4%
旅客船ターミナル	15	14	93.3%	10	66.7%	8	53.3%	13	11	84.6%
航空旅客ターミナル	42	39	92.9%	41	97.6%	39	92.9%	42	42	100.0%

注1：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）に基づく公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。

注2：「総施設数」は、「鉄軌道駅」及び「バスターミナル」は平均利用者数が3,000人/日以上及び基本構想における重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数が2,000人/日以上3,000人/日未満の施設を計上。「旅客船ターミナル」及び「航空旅客ターミナル」は平均利用者数が2,000人/日以上の施設を計上。

注3：「トイレの総施設数」は、「鉄軌道駅」及び「バスターミナル」は平均利用者数が3,000人/日以上及び基本構想における重点整備地区内の生活関連施設に位置付けられた平均利用者数が2,000人/日以上3,000人/日未満の施設のうち便所を設置している施設を計上。「旅客船ターミナル」及び「航空旅客ターミナル」は平均利用者数が2,000人/日以上3,000人/日未満の施設のうち便所を設置している施設を計上。

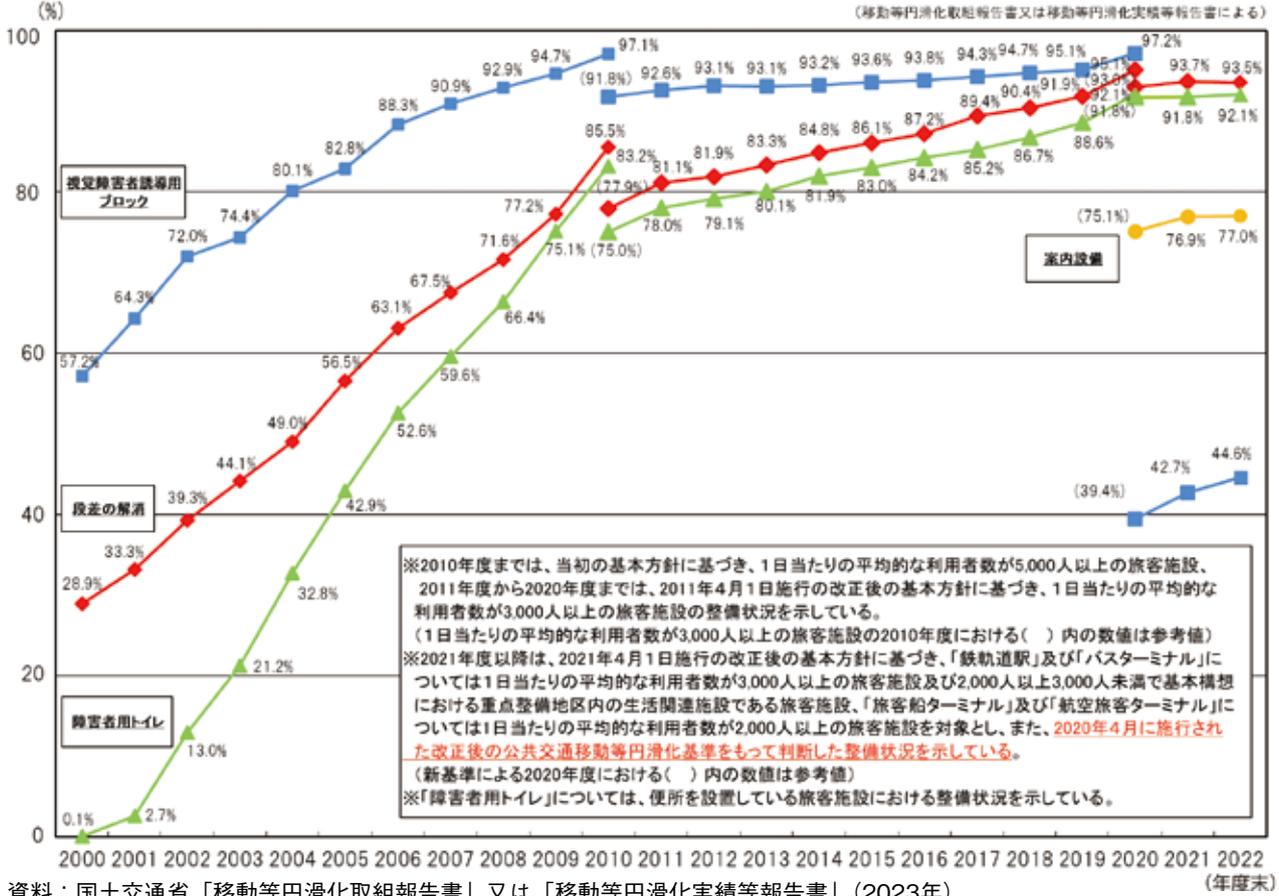
資料：国土交通省「移動等円滑化取組報告書」又は「移動等円滑化実績等報告書」（2023年）

■ 図表5-5 ホームドア又は可動式ホーム柵の整備の状況

	2022年度末	
	総番線数	設置番線数
全鉄軌道駅におけるホームドア又は可動式ホーム柵	19,919	2,484
平均利用者数10万人/日以上の鉄軌道駅におけるホームドア又は可動式ホーム柵	1,056	493

資料：国土交通省

■ 図表5-6 旅客施設におけるバリアフリー化率の推移

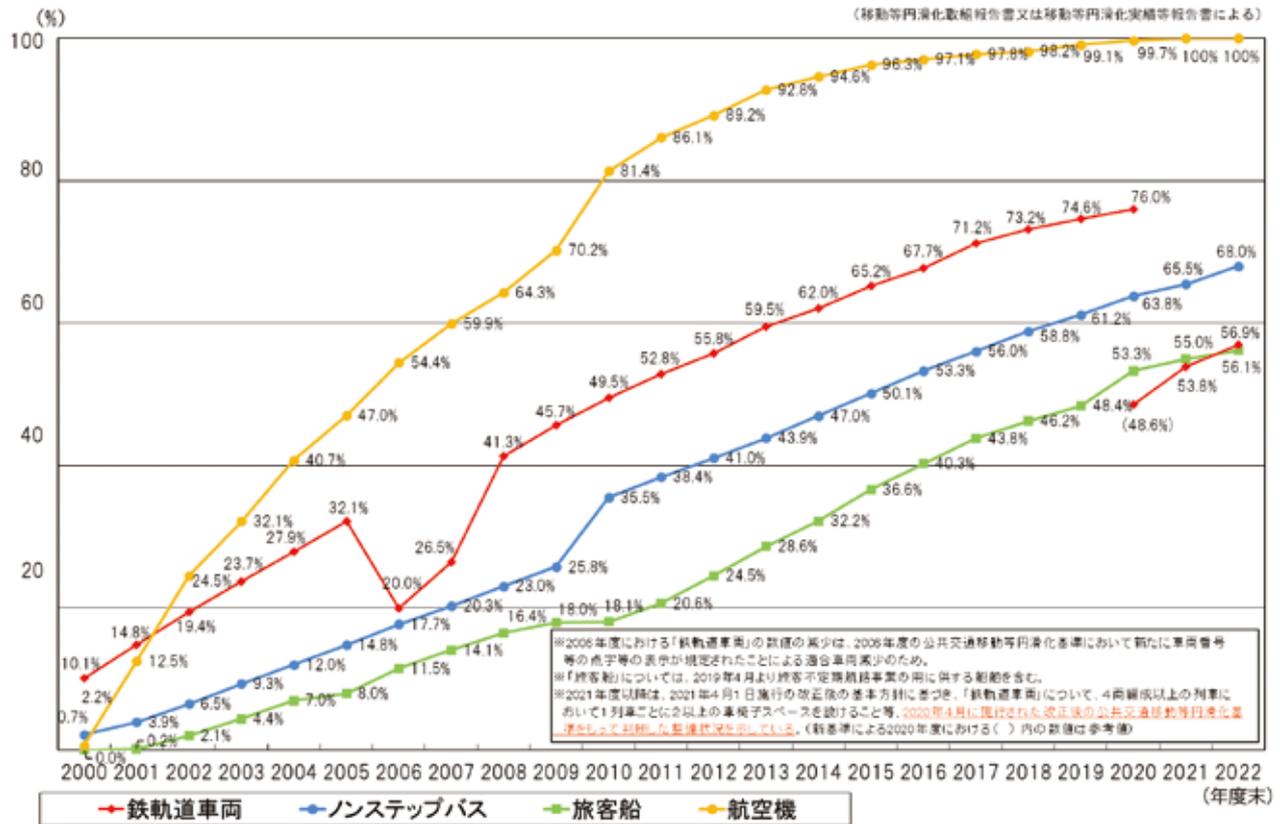


■ 図表5-7 車両等におけるバリアフリー化率の状況

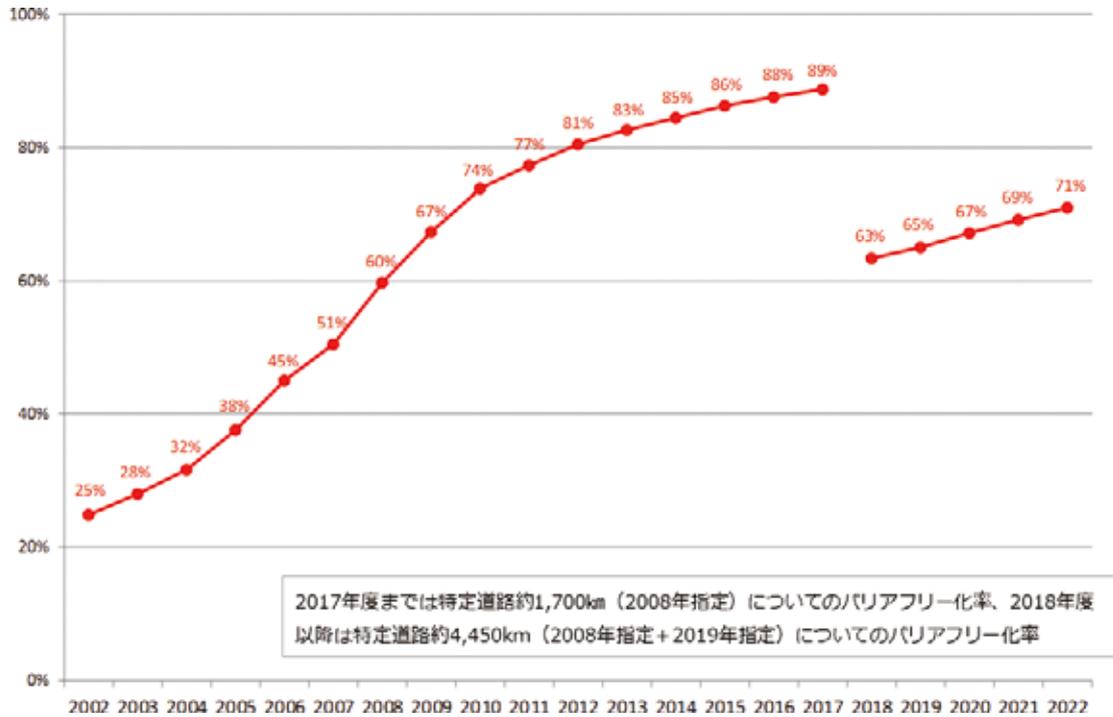
	2022年度末		
	車両等の総数	移動等円滑化基準に適合している車両等	
鉄軌道車両	52,150	29,699 (56.9%)	
バス	ノンステップバス	44,282	30,117 (68.0%)
	リフト付きバス等	10,192	664 (6.5%)
	空港アクセスバス	172	69 (40.1%)
	貸切バス	—	1,157
福祉タクシー	—	45,311	
UDタクシー	173,041	33,272 (19.2%)	
旅客船	659	370 (56.1%)	
航空機	602	602 (100.0%)	

注1：「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。
 注2：「空港アクセスバス」は、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(27空港))へのバス路線運行系統の総数における、バリアフリー化した車両を含む運行系統数の割合。
 注3：「UDタクシー」は、各都道府県のタクシー総車両数における、UDタクシー車両数の割合。
 資料：国土交通省「移動等円滑化取組報告書」又は「移動等円滑化実績等報告書」(2023年)

■ 図表5-8 車両等におけるバリアフリー化率の推移



■ 図表5-9 特定道路におけるバリアフリー化率の推移



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ハンプ等の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、車両の速度抑制対策や通過交通の進入抑制対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等を推進している。

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、歩行者青時間の延長を行うPICS（歩行者等支援情報通信システム）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5-10 バリアフリー対応型信号機等の設置状況（2022年度末）

種 類	基 数
高齢者等感応信号機	6,460基
歩行者感応信号機	1,199基
視覚障害者用付加装置	21,023基
音響式歩行者誘導付加装置	4,577基
歩行者支援装置	844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（バリアフリースイートイレ）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、身体の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、身体の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

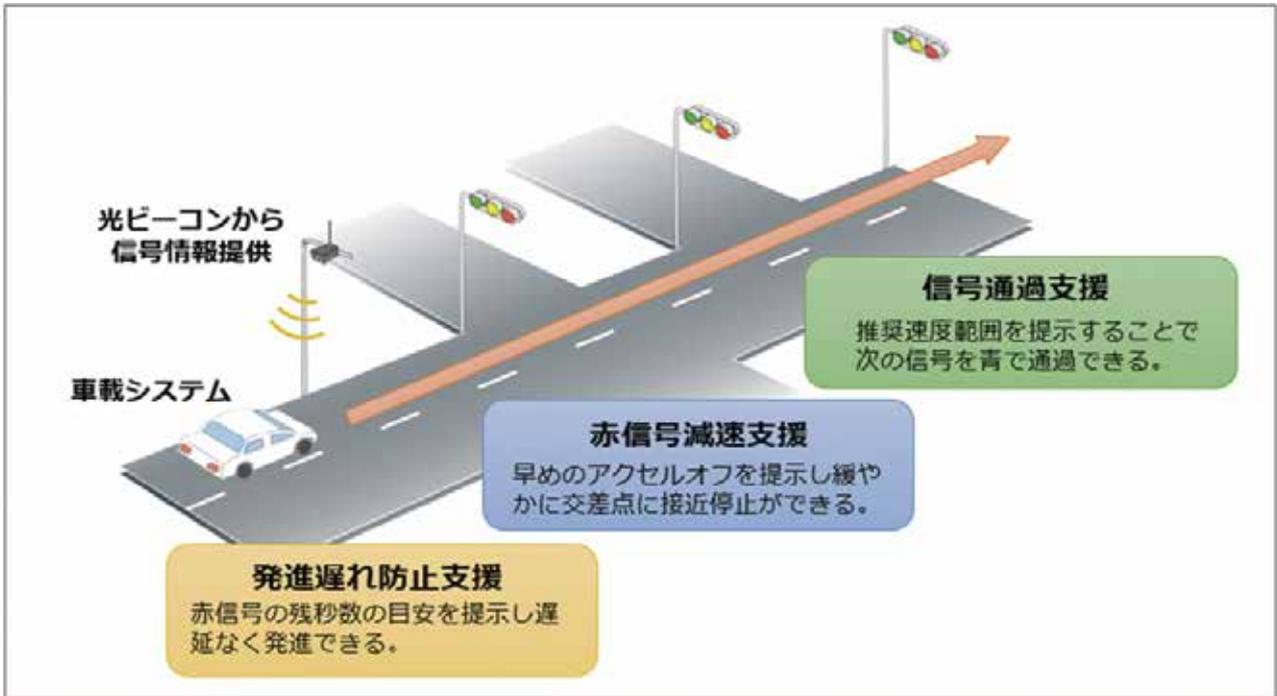
ハイブリッド車や電気自動車は、「音がしなくて危険と感じる」との意見が寄せられていたことを受け、国土交通省においては、2010年1月に「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」を定めるとともに、本ガイドラインを基に、2016年3月に国連において日本が策定を主導してきた国際基準を策定した。2016年10月に「道路運送車両の保安基準」(昭和26年運輸省令第67号)等の一部を改正した。この改正により、ハイブリッド車等に車両接近通報装置の搭載を義務付け、歩行者等の安全の確保を図っている。

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。

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を通行させている者は歩行者とされるが、2023年度において、その基準に該当する3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付部品の整備、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5-11 条件付運転免許の保有者数（2023年末現在）

条 件	人 数
補聴器の使用	38,926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）	780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	1,549人
身体障害者用車両に限定	175,414人
義手、義足又は装具の条件	3,719人
合 計	220,388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5年版」



身体障害者標識



聴覚障害者標識

7. 防災、防犯対策の推進

(1) 防災対策

ア 防災対策の基本的な方針

「災害対策基本法」の一部改正

2011年3月11日に発生した東日本大震災を経験し、防災対策における障害のある人や高齢者、乳幼児等の「要配慮者」に対する措置の重要性が一層高まったところである。

このため、障害のある人や高齢者などの多様な主体の参画を促進し、地域防災計画に多様な意見を反映できるよう、地方防災会議の委員として、自主防災組織を構成する者又は学識経験のある者を追加すること等を盛り込んだ「災害対策基本法」(昭和36年法律第223号)の改正が行われた(「災害対策基本法の一部を改正する法律」(平成24年法律第41号))(2012年改正)。

その後、2012年改正で残された課題や、「防災対策推進検討会議」の最終報告書(2012年7月31日)等を踏まえ、市町村長に要配慮者のうち災害時の避難行動に特に支援を要する避難行動要支援者について名簿を作成することを義務付けること、主として要配慮者を滞在させることが想定される避難所に適合すべき基準を設けること等を盛り込んだ法改正が行われた(「災害対策基本法等の一部を改正する法律」(平成25年法律第54号。2013年改正)。

避難行動要支援者名簿は、100%(2023年1月1日現在)の市町村において作成されるなど、普及が進んだものの、令和元年台風第19号や令和2年7月豪雨など近年の災害においても、多くの高齢者等が被害を受けていた。

令和元年台風第19号等を踏まえた高齢者等の避難に関するサブワーキンググループの最終報告書「令和元年台風第19号等を踏まえた高齢者等の避難のあり方について(最終とりまとめ)」(2020年12月24日。以下本章では「最終報告書」という。)等を踏まえ、避難行動要支援者の円滑かつ迅速な避難の確保を図る観点から、避難行動要支援者ごとに避難支援等を行う者や避難先等の情報を記載した個別避難計画の作成を市町村長の努力義務とすること等を盛り込んだ法改正が行われた(「災害対策基本法等の一部を改正する法律」(令和3年法律第30号))(2021年改正)。

イ 要配慮者対策等の推進

2013年改正を受け、避難行動要支援者名簿の作成・活用に係る具体的手順等を盛り込んだ「避難行動要支援者の避難行動支援に関する取組指針」を2013年8月に策定・公表した。

また、2013年改正においては、避難所における生活環境の整備等に関する努力義務規定も設けられたことから、この取組を進める上で参考となるよう、主に、避難所運営に当たって避難者の支援における留意点等を盛り込んだ、「避難所における良好な生活環境の確保に向けた取組指針」を策定・公表した。2015年度においては、避難所や福祉避難所の指定の推進、避難所のトイレの改善、要配慮者への支援体制の構築等に係る課題について、有識者による検討会を開催し、幅広く検討を行った。これらの検討を踏まえて、2016年度においては、市町村におけるより一層の取組を促進するため、「避難所における良好な生活環境の確保に向けた取組指針」を改定するとともに、「避難所運営ガイドライン」、「避難所におけるトイレの確保・管理ガイドライン」、「福祉避難所の確保・運営ガイドライン」を策定して公表した。

2021年改正を踏まえ、2021年5月、「避難行動要支援者の避難行動支援に関する取組指針」に個別避難計画の作成・活用に係る具体的手順等を追加する改正を行った。また、最終報告書を踏まえ、福祉避難所に受け入れる対象者を特定する公示制度を創設し、個別避難計画等と組

み合わせ、福祉避難所への直接の避難が促進されるよう、2021年5月、「災害対策基本法施行規則」（昭和37年総理府令第52号）、「福祉避難所の確保・運営ガイドライン」等の改正を行った。

さらに、2022年4月には、「避難所における良好な生活環境の確保に向けた取組指針」、「避難所運営ガイドライン」、「避難所におけるトイレの確保・管理ガイドライン」について、近年、避難所をめぐって、感染症対策、生活環境等の改善、立地状況に応じた適切な開設・防災機能設備等の確保、女性の視点を踏まえた避難所運営等の対応が必要となっていることから改定し、公表した。また、2024年1月1日に発生した令和6年能登半島地震においては、障害者等要配慮者の避難先となる福祉避難所を設置するとともに、一般の避難所においてもニーズの把握を行い、福祉避難スペースを設けるなどの必要な対応を行うよう被災自治体に対して通知した。

市町村が、要配慮者にも配慮した、避難所、避難路等の整備を計画的、積極的に行えるよう、「防災基盤整備事業」等により支援し、地方債の元利償還金の一部について交付税措置を行っている。

また、地域防災計画上、社会福祉施設など要配慮者等の避難所となる公共施設のうち、耐震改修を進める必要がある施設についても「公共施設等耐震化事業」等により支援し、地方債の元利償還金の一部について交付税措置を行っている。

「防災基盤整備事業」の一つとして「災害時要援護者緊急通報システム」の普及に努めるとともに、要配慮者が入所する施設における避難対策の強化等の防火管理の充実について消防機関に周知している。

地域や企業等における各種防災訓練の際に、要配慮者を重点とした避難誘導訓練を実施し、防災意識の高揚を図っている。

各都道府県警察においては、巡回連絡等を通じて障害のある人の防災に関する知識の普及等障害のある人に対する支援体制の整備促進に努めている。

災害時においては、建物の崩壊、道路の損壊等による交通の混乱が予想されることから、プローブ情報を収集できる高度化光ビーコン、交通情報板等の整備を推進し、災害時に障害のある人等を救援するための緊急通行車両等の通行を確保するとともに、災害時の停電による信号機の機能停止に備え、信号機電源付加装置の整備を推進し、障害のある人等の安全な避難を確保するよう努めている。

ウ 要配慮者利用施設等への対策

要配慮者対策を推進するには、まず、地域における要配慮者の状況を的確に把握した上で、社会福祉施設など要配慮者が入所している施設自らの対策を促進するための情報提供等を行う必要がある。

また、要配慮者や要配慮者利用施設への防災情報の伝達体制を整備し、入所者等の避難・救出・安否確認などの警戒避難体制の具体化を促進するとともに、被災した場合の防災関係機関への迅速な通報体制の整備及び避難先における入所者等の生活確保体制の整備を促進する必要がある。同時に、要配慮者利用施設の職員や消防職団員、自主防災組織等が中心となって、地域の実情に応じた支援体制をつくる必要がある。

水災害時における要配慮者利用施設の利用者の円滑かつ迅速な避難を確保するため、2017年に「水防法」（昭和24年法律第193号）及び「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」（平成12年法律第57号。以下本章では「土砂災害防止法」という。）が改正され、市町村地域防災計画に位置付けられた浸水想定区域内又は土砂災害警戒区域内の要配慮者利用施設の所有者又は管理者に対し避難確保計画の作成及び訓練の実施が義務付けられた。

2021年の法改正（「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律」（令和3年法律第31号））によりそれらの報告を受けた市町村長が施設管理者等に対して必要な助言・勧告を行うことができる制度とし、「要配慮者利用施設における避難確保計画の作成・活用の手引き」を公表することで、施設利用者の円滑かつ迅速な避難の実効性の確保を図るとともに、全国防災訓練では、要配慮者利用施設等が市町村と連携し、地域の実情にあわせた防災訓練等を重点的に実施している。

また、要配慮者の安全かつ迅速な避難が可能となるように、防災情報システム等の整備強化を図ることに加え、洪水、津波、高潮、土砂災害等が発生した場合に備え、過去の災害や危険箇所、情報入手方法、避難場所、避難経路等を具体的に示したハザードマップ等によるきめ細かな情報の提供を推進し、防災意識の高揚に努めている。

さらに、山地災害危険地区等のうち病院、社会福祉施設等の要配慮者利用施設が隣接している箇所において計画的な治山対策の推進を図っている。

エ 水害対策

洪水被害を防止又は軽減することを目的に行う河川整備や、過去の高潮・津波等による災害発生の状況等を勘案した海岸保全施設整備等を積極的に推進することとしている。浸水被害は被災後従前の生活に戻るまでに多大な労力を要し、障害のある人にとって日常生活に著しい負担をもたらすものであるため、そうした被害に対しては、再度災害の防止を図るためのハード整備を着実に推進するとともに、ハザードマップなどの円滑かつ迅速な避難を支援するソフト対策を一体的に行っている。特にハザードマップに関しては、視覚障害者も含めて誰もが水害の危険性や取るべき行動を理解できるよう、「ハザードマップのユニバーサルデザインに関する検討会」を立ち上げ、わかる・伝わるハザードマップの在り方について検討し、2023年4月に報告書を取りまとめるとともに、2023年5月には「水害ハザードマップ作成の手引き」を改定し、全国の市町村へ対して、ユニバーサルデザイン化を促している。

また、様々な河川情報を地方公共団体や国民に迅速かつ的確に伝達するため、インターネットや地上デジタル放送等によりリアルタイムで情報提供しており、特に雨量・水位が一定量を超えるなどの緊急時においては、警報等で危険を知らせている。渇水時においても情報提供を推進しており、国土交通省ウェブサイト「渇水情報総合ポータル」において全国のダムの貯水状況、取水制限、給水制限を受けている市町村に関する情報等の提供を行っている。

オ 土砂災害対策

社会福祉施設等を保全するため、土砂災害防止施設の整備を推進し、激甚な土砂災害を受けた場合は早急に再度災害防止対策を実施する。また、「土砂災害防止法」に基づく土砂災害警戒区域等の指定及び土砂災害ハザードマップ等による土砂災害リスクに関する周知や土砂災害警戒避難ガイドライン及び好事例の公表等による警戒避難体制の構築等、ハード・ソフト一体となった土砂災害対策を推進している。（<https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/keikaihinan.html>）

さらに、地方公共団体の防災活動や国民の警戒避難行動等を支援し、土砂災害から人命を守るため、「土砂災害防止法」に基づき、気象庁及び都道府県が共同して土砂災害警戒情報の提供を行っている。

カ 防火安全対策

全国の消防機関等では、春・秋の全国火災予防運動を通じて「特定防火対象物等における防火安全対策の徹底」等を重点項目として取り組んでおり、障害のある人等が入居する小規模社会福祉施設等においては、適切な避難誘導體制の確保を図るとともに、消防法令違反の重点的な是正の推進など必要な防火安全対策の徹底を図っている。

キ 音声によらない119番通報

多くの消防本部では、聴覚・言語機能に障害のある人を始めとする音声通話による119番通報が困難な人のために、FAXや電子メールなどの通報手段を提供している。

また、消防庁では、スマートフォン等を活用して、音声によらない円滑な通報を行えるシステム（Net119緊急通報システム）について、2017年3月に標準仕様等を取りまとめ、各消防本部での導入を促進するとともに、厚生労働省と連携して障害のある人への周知・利用促進にも取り組んでいる。

さらに、2021年7月から開始された公共インフラとしての電話リレーサービスによる緊急通報については、サービス開始時点より全ての消防本部で対応可能となっている。

第5章第1節 7. 防災、防犯対策の推進

／総務省

TOPICS(トピックス) (23)

救急現場における多言語音声翻訳アプリの利用

救急現場において、タブレット型情報通信端末やスマートフォンに導入された多言語音声翻訳アプリを利用することで、救急隊員が外国人や聴覚に障害のある人と円滑なコミュニケーションを図ることができる。

多言語音声翻訳アプリ「救急ボイストラ」は、国立研究開発法人情報通信研究機構（NICT）が開発した多言語音声翻訳アプリ「VoiceTra（ボイストラ）」をベースに、消防庁消防研究センターとNICTが、救急隊用に開発した多言語音声翻訳アプリケーションである。救急ボイストラは、通常の音声翻訳に加えて、救急現場で使用頻度が高い46の会話内容を「定型文」として登録しており、外国語による音声と画面の文字による円滑なコミュニケーションを図ることが可能となっている。また、話した言葉を文字として表示する機能等があるため、聴覚に障害のある人などとのコミュニケーションにも活用できる。定型文対応言語は、英語、中国語（繁体字、簡体字）、韓国語、タイ語、フランス語、スペイン語、インドネシア語、ベトナム語、ミャンマー語、ロシア語、マレー語、ドイツ語、ネパール語及びブラジルポルトガル語の全部で15種類となっている。

消防庁では、2017年4月から各消防本部への提供を開始した。各消防本部において導入されるよう市町村に対する財政措置として、多言語翻訳アプリも利用できるタブレット型情報通信端末等（タブレット端末やスマートフォン）を、救急自動車に配備するために必要な端末費や通信費について、交付税措置を講じている。2022年1月1日時点で92.7%、2023年1月1日時点で94.5%、2024年1月1日時点では95.6%と、導入消防本部数は増加しており、今後も導入率100%を目指し、機会を通じて導入を促進する。最新の導入状況等については、消防庁のホームページに掲載している。

(https://www.fdma.go.jp/mission/enrichment/gaikokujin_syougaisya_torikumi/kyukyu-voicetra.html)

○全国の消防本部の救急ボイストラ導入状況 (2024年1月1日現在)

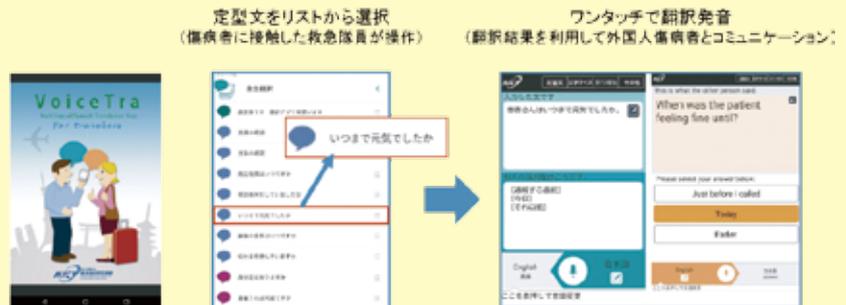
都道府県	導入本部数	(参考) 消防本部数	都道府県	導入本部数	(参考) 消防本部数
北海道	56	58	滋賀	7	7
青森	11	11	京都	15	15
岩手	12	12	大阪	26	26
宮城	11	11	兵庫	24	24
秋田	13	13	奈良	3	3
山形	12	12	和歌山	16	17
福島	12	12	鳥取	3	3
茨城	24	24	島根	9	9
栃木	12	12	岡山	13	14
群馬	11	11	広島	13	13
埼玉	26	26	山口	11	12
千葉	31	31	徳島	13	13
東京	5	5	香川	9	9
神奈川	22	23	愛媛	14	14
新潟	17	19	高知	13	15
富山	6	7	福岡	21	24
石川	9	11	佐賀	5	5
福井	7	9	長崎	8	10
山梨	6	10	熊本	9	12
長野	13	13	大分	13	14
岐阜	20	20	宮崎	10	10
静岡	16	16	鹿児島	20	20
愛知	30	34	沖縄	18	18
三重	15	15	合計	690	722

○使用例



資料：消防庁

○使用画面



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

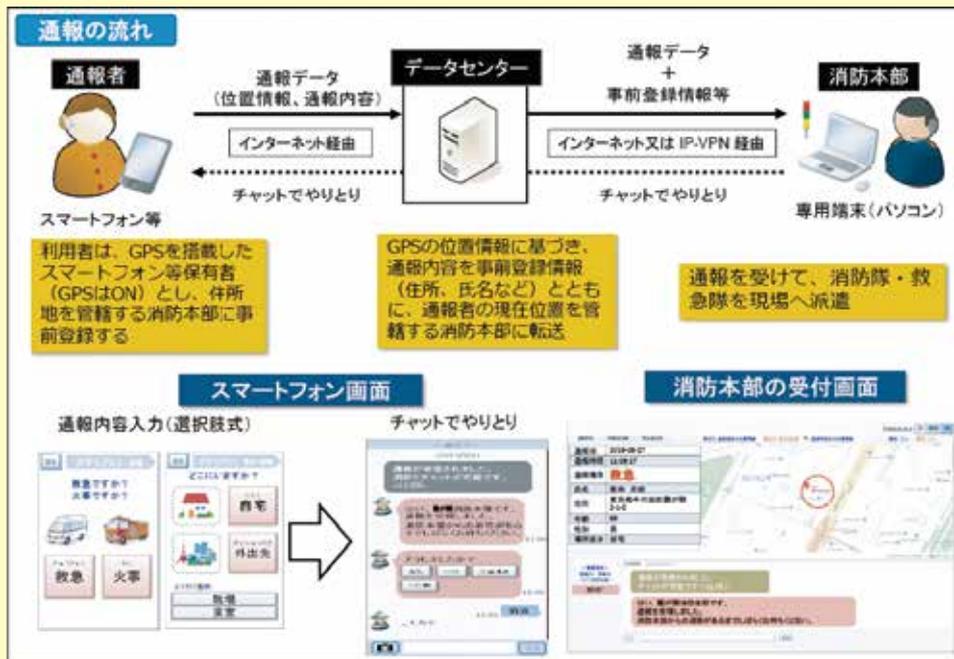
参考資料

TOPICS(トピックス) (24)

音声によらない119番通報

Net119緊急通報システムは、聴覚・言語機能に障害のある人など音声通話での119番通報が困難な人が、スマートフォンなどを活用して音声によらずに消防への通報を行えるシステムである。

〈Net119緊急通報システムの概要〉



資料：消防庁

Net119緊急通報システムでは、スマートフォンなどから通報用ウェブサイトアクセスして消防本部に通報を行う。

消防本部が消防隊や救急隊をどこに出動させるべきかを判断するために必要な「救急」「火事」の別と、通報者の位置情報を入力すれば、消防本部に通報がつながり、詳細な情報はその後チャットで確認する仕組みとなっている。

位置情報については、スマートフォンなどのGPS機能で測位した現在位置を用いることができる。

また、事前に自宅住所などを登録しておくことで、GPS信号が届かない屋内などでも「自宅」などのボタンを選択することにより正確な位置を伝えることが可能である。

消防庁では、全国どこからでも、Net119緊急通報システムによる通報を行った際にその場所を管轄する消防本部につながるようにする環境を構築するために、全国の消防本部に対して同システムの導入を促進するとともに、システム面・技術面での環境を整えるために、Net119緊急通報サービスを提供する複数の事業者間で相互接続が可能となるようにサービス提供事業者側にも働きかけを行っているほか、2018年度からは、システムの導入・運用に関する経費について地方財政措置を講じている。

2023年5月1日時点のNet119緊急通報システム導入消防本部数は全国722本部中640本部（約88.6%）であり、最新の導入状況等については、消防庁のホームページに掲載している。

(https://www.fdma.go.jp/mission/enrichment/kyukyumusen_kinkyutuhou/net119.html)

ク 震災における障害のある人たちへの主な支援

東日本大震災、熊本地震及び令和6年能登半島地震に伴い、被災地、被災者に対して講じられた施策のうち、障害のある人への支援の一環として実施してきたものとして、主に次のような施策がある

① 利用者負担減免等

厚生労働省・こども家庭庁は、障害のある人や障害福祉サービス等の提供を行う事業者に対し、以下のような利用者負担の減免や障害福祉サービスに係る措置を弾力的に行うよう通知等を行った。

(ア) 利用者への対応について

- ・被災した障害のある人等にかかる障害福祉サービス等の利用者負担を市町村が免除した場合、この利用者負担額について、国がその全額を財政支援することとした。

(イ) 障害福祉サービス等の提供について

- ・被災者等を受け入れたときなどに、一時的に、定員を超える場合を含め「人員配置基準」や「施設設備基準」を満たさない場合も報酬の減額等を行わないこととした。
- ・また、やむを得ない理由により、利用者の避難先等において、安否確認や相談支援等のできる限りの支援の提供を行った場合は、これまでの障害福祉サービス等として報酬の対象とすることとした。
- ・避難所においてホームヘルプサービスを提供した場合も報酬の対象とすることとした。
- ・さらに、利用者とともに仮設の施設や他の施設等に避難し、そこにおいて障害福祉サービス等を提供した場合も報酬の対象とすることとした。
- ・介護給付費等の請求について、被災によりサービス提供記録等を滅失又は棄損した障害福祉サービス等の事業所においては、概算請求を行うことができることとした。
- ・二次避難先での円滑な障害児支援の提供が受けられるよう、避難先市町村において、障害児の把握に努めるとともに、相談対応や円滑な支給決定を行うことができることとした。

(ウ) 介護職員等の派遣、避難者の受入等

- ・各事業所等において、介護職員等が不足している場合には、国や県等の調整を受けて、別の事業所等より介護職員等の派遣を行った。
- ・また、被災等により利用者の避難が必要である場合には、国や県等において調整を行い、受入先を確保した。

(エ) 被災地における障害福祉サービス等の再開支援について

- ・震災により被害を受けた障害者支援施設等の復旧事業や事業再開に要する経費に関する国庫補助事業を実施し、復旧支援を行った。
- ・甚大な被害を受けた被災地の障害福祉サービス事業所等が復興期においても安定したサービス提供を行うことができるよう、被災県ごとに支援拠点を設置し、
 - (a) 障害者就労支援事業所の活動支援（業務発注の確保、流通経路の再建等）
 - (b) 福祉・介護職員等の人材確保のための支援を行うための予算措置を行った。

② 心のケア

東日本大震災における心のケアについては、被災者の生活の場が災害公営住宅や自宅に移った後も、心のケアが必要な人に必要なケアが継続して行き届くよう、岩手、宮城、福島各県に「心のケアセンター」を活動拠点として設置し、「専門的な心のケア」を提供している。

熊本地震においては、発災直後から精神保健医療ニーズの情報集約、派遣調整を行い、熊本県からの派遣要請に基づき、震災発生当日に災害派遣精神医療チーム（DPAT）を派遣した。現地では、被災した精神科医療機関から県内及び県外の医療機関への患者搬送や避難所の巡回活動等を実施した。

令和6年能登半島地震においても、発災直後から情報集約を行い、石川県からの派遣要請に基づき、DPATを派遣した。現地では、避難所の巡回活動を通じた精神疾患患者の診察や薬剤調整等を実施した。また、中長期における被災者の心のケアとして、石川県が「こころのケアセンター」を設置し、心のケアを必要とする方に対して、専門ダイヤルによる電話相談等の対応を行った。

③ 発達障害のある人への支援に関する情報提供

国立障害者リハビリテーションセンターに設置されている発達障害情報・支援センターでは、2011年に被災地における発達障害のある人のニーズ調査を実施し、調査結果をもとに災害時の支援において大切な要素をまとめた冊子「災害時の発達障害児・者支援エッセンスー発達障害のある人に対応するみなさんへー」を2013年に作成した。その後も継続的に、災害発生時に障害のある方への適切な支援提供等に資する情報を収集し、ホームページ等を通じて発信している。また、大規模災害発生時には、前述の冊子より被災地等で発達障害のある方への対応の留意点等を抽出してまとめたリーフレット「災害時の発達障害児・者支援について」を、被災地等で支援にあたる方々に向けて提供している（<http://www.rehab.go.jp/ddis/disaster/>）。

④ 就学機会確保・就学支援等

文部科学省では、これまでの災害対応において、障害のある児童生徒等も含め、被災した児童生徒等の就学機会の確保に努めるとともに、被災により経済的理由から就学困難となった児童生徒等に対して市町村が行う就学援助等への支援を行ってきた。

また特に障害のある児童生徒等への対応に当たっては、令和6年能登半島地震の被災地域に対し、「令和6年能登半島地震における被災地域の児童生徒等の学習の継続について（事務連絡）」等を発出し、障害のある児童生徒等も含め、就学機会の確保とともに、発達障害のある児童生徒等の障害の状態等に応じた配慮事項や、自立活動の継続、個別の教育支援計画・個別の指導計画の活用について周知している（https://www.mext.go.jp/content/20240119-ope_dev03-000033400-2-1.pdf）。

⑤ 教師のためのハンドブック

独立行政法人国立特別支援教育総合研究所は、東日本大震災に際し、2011年度に「震災後の子どもたちを支える教師のためのハンドブック～発達障害のある子どもへの対応を中心に～」を作成し、関係機関に配布するとともに、ホームページに掲載をした（https://www.nise.go.jp/nc/report_material/disaster/consideration/handbook）。なお、令和6年能登半島地震においても、同研究所ホームページトップに「震災対応関連情報」として、ハンドブックのURLを再掲し、改めて周知を図った。

⑥ 幼児児童生徒の状況把握等

文部科学省及び厚生労働省では、東日本大震災に際し、被災した障害のある幼児児童生徒の状況把握及び支援、教育委員会・学校等が支援を必要とする幼児児童生徒を把握した場合に保護者の意向を確認した上で市町村障害児福祉主管課に連絡するなどの教育と福祉との連携、障害児支援に関する相談窓口等の周知について、各都道府県教育委員会、障害児福祉主管課に対し要請している。

また、令和6年能登半島地震の被災地域に対し、「令和6年能登半島地震における被災地域の児童生徒等の学習の継続について（事務連絡）」を发出し、学級担当等による家庭訪問や避難所等の巡回により、障害のある児童生徒等の状況を把握することや、学校再開までに時間がかかる場合には、障害の状態や特性等にも配慮しながら、訪問教育やオンラインによる指導などを活用いただきたい旨周知している（https://www.mext.go.jp/content/20240119_ope_dev03-000033400-2-1.pdf）。

⑦ 東日本大震災からの復興における事例集の作成

復興庁では、自治体や各地で活躍する方々の参考となるよう、障害のある人やジェンダーの視点を踏まえた東日本大震災からの復興における好事例の収集・発信を行っている。（2024年3月末時点で120事例（2023年度に追加した障害者施策に関する事例1件））

(2) 防犯対策

ア 警察へのアクセス

障害のある人は、防犯に関する通常のニーズを満たすのに特別の困難を有しており、また、犯罪や事故の被害に遭う危険性が高く、不安感も強いことから、障害のある人の気持ちに配慮した各種施策の推進に努めている。

障害のある人が警察へアクセスする際の困難を取り除くため、警察では、スマートフォン等を使用して、文字等で緊急通報が行える「110番アプリシステム」を全都道府県警察で運用しているほか、巡回連絡等による情報提供、交番等へのスロープ設置等を行っている。

イ 犯罪・事故被害の防止

障害のある人が犯罪や事故の被害に遭うことへの不安感を除くための対策としては、巡回連絡等を通じて、障害のある人の相談や警察に対する要望に応じるとともに、身近な犯罪や事故の発生状況、防犯上のノウハウ等の安全確保に必要な情報の提供に努めていることなどがあげられる。

また、警察では、関係省庁及び関係団体と連携して、住宅等に対する侵入犯罪対策として大きな効果が期待できる防犯性能の高い建物部品の開発・普及を図っているほか、公益社団法人日本防犯設備協会と連携し、同協会が策定した「ホームセキュリティガイド」の中で障害のある人に対応した安全で信頼性の高い機器を紹介している。

内閣府では、「女性に対する暴力をなくす運動」を行い、障害のある人を含む女性に対する暴力の予防と根絶に向けた全国的な運動を推進している。また、障害のある人を含む性犯罪・性暴力の被害者や配偶者等からの暴力の被害者に対する支援体制の充実のため、性犯罪・性暴力被害者支援のための交付金等により性犯罪・性暴力被害者のためのワンストップ支援センターの運営の安定化及び相談員等に対する研修の充実や配偶者暴力相談支援センター等における相談・支援機能の充実を図っている。

ウ 障害者支援施設等における防犯対策の推進

2016年7月に神奈川県相模原市の障害者支援施設で発生した殺傷事件を踏まえ、障害者支援施設等を利用する障害のある人が安心して生活できるように、厚生労働省では、2016年9月に「社会福祉施設等における防犯に係る安全の確保について（通知）」を発出し、防犯に係る日常の対応や緊急時の対応に関する具体的な点検項目を示し、各施設において必要な取組がなされるように周知した。

また、防犯に係る安全確保のための施設整備の補助を行うための予算措置を行い、安全確保体制の構築を促進している。

第5章第1節 7. 防災、防犯対策の推進

／警察庁

TOPICS(トピックス) (25)

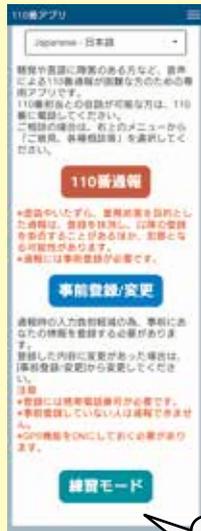
110番アプリシステム

110番アプリシステムは、聴覚や言語機能に障害のある人等、音声による110番通報が困難な方が、スマートフォン等を利用して、文字等で警察に通報できるシステムである。

2023年3月のバージョンアップにより、「ひらがなモード」を追加するなど、機能を改善した。

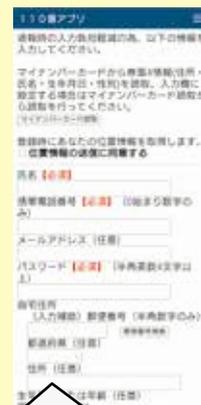
使い方

①「110番アプリ」をインストール



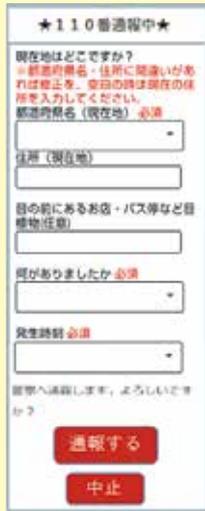
警察に通報することなく、操作の練習が可能

②事前登録



氏名、住所等を登録しておくことで、緊急時に迅速な対応が可能

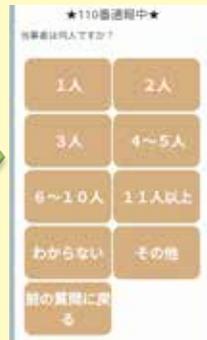
③110番通報



現在地の住所をGPS情報から自動入力



タップするだけで状況説明が可能



警察官とのチャットで詳細状況を説明



写真の送信も可能

スマートフォンの方はこちら



iPhone用アプリ (ios13以降)



Android用アプリ (Android8.0以降)

フィーチャーフォンの方はこちら



iPhone用アプリ (ios12以前)



Android用アプリ (Android7.1.2以前)

音声による110番通報が困難な方は、事前登録をお願いします。



全国どこからでも、同じ方法で、通報場所を管轄する警察本部に通報可能

資料：警察庁

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料