

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

「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。）は、2006年に制定されて以来、2回（2018年・2020年）改正が行われている。2020年の改正では、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しており、公共交通事業者等に対するソフト基準適合義務の創設、バリアフリートイレ、車椅子使用者用駐車施設等、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、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

「バリアフリー法」に基づく「移動等円滑化基準」は、施設施工者・管理者に対して、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）の新設等の際の適合義務、既存の施設等に対して適合努力義務を課している。

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を策定し、ハード・ソフト両面での一層のバリアフリー化に取り組んでいる。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5月から障害当事者団体や有識者等が参画する検討会を開始した。2026年度以降の新たな整備目標では、現在の同整備目標の達成状況や策定時からの社会経済情勢の変化、障害当事者団体等や有識者等から頂いた御意見を踏まえつつ検討を行っている。

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、共生社会の実現に向けた、全国各地における高い水準の面的なバリアフリー化及び公共交通機関における更なるバリアフリー化を推進している。また、市町村では、「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。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疑似体験を行う「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」における整備目標について

項目		2023年度末 (現状値)	2025年度末までの 数値目標	
鉄軌道	3,000人以上/日及び 基本構想の生活関連施設に 位置付けられた2,000人以上/ 日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45% ^{*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	2,647番線 (559番線) ^{*6}	3,000番線 (800番線) ^{*6}	
	鉄軌道車両	約60% ^{*7}	約70%	
バス	3,000人以上/日及び 基本構想の生活関連施設に 位置付けられた2,000人以上/ 日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79% ^{*5}	原則100%
		障害者用トイレ ^{*4}	約72% ^{*5}	原則100%
	乗合バス車両	ノンステップバス	約71% ^{*7}	約80%
	リフト付きバス等 (適用除外車両)	約9% ^{*7}	約25%	
	空港アクセスバス ^{*8}	約41% ^{*7}	約50%	
	貸切バス車両	1,229台 ^{*7}	約2,100台	
タクシー	福祉タクシー車両	ユニバーサルデザインタクシー ^{*9}	9% ^{*7}	100%
			52,553台 ^{*7}	約90,000台
旅客船	2,000人以上/日の旅客船 ターミナルにおけるバリア フリー化率	段差の解消 ^{*1}	約94% ^{*5}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック ^{*2}	約82% ^{*5}	原則100%
		案内設備 ^{*3}	約65% ^{*5}	原則100%
		障害者用トイレ ^{*4}	約94% ^{*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58% ^{*7}	約60%	
航空	2,000人以上/日の航空旅 客ターミナルにおけるバ リアフリー化率	段差の解消 ^{*1}	100% ^{*5}	原則100%
		視覚障害者誘導用ブロック ^{*2}	約98% ^{*5}	原則100%
		案内設備 ^{*3}	約95% ^{*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	重点整備区域内の主要な生活関連経路を構成する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64%	約70%
路外駐車場	特定路外駐車場	約75%	約75%	
建築物	床面積の合計が2,000m ² 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99%	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66%	原則100%	
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	44自治体	約350自治体	
	移動等円滑化基本構想の作成	325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23% ^{*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ない人の割合	約85% ^{*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）及び鉄軌道駅に限っては公共交通移動等円滑化第18条の2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：タクシーの総車両数に対するユニバーサルデザインタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の割合。
 ※10：2024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

「バリアフリー法」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ている。

(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ている。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。公共交通機関の車両等を新たに導入する際にも、基準に適合させることとしている。

また、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) 地域における面的・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いる。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。

市町村は、図表5-2のとおり、市の中心部や旅客施設等の生活拠点を移動等円滑化促進地区として設定し、重点的に移動等円滑化を進めるべき地域を重点整備地区と定めてバリアフリー整備等を実施することにより、面的・一体的なバリアフリー化を図ることとなる。また、「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

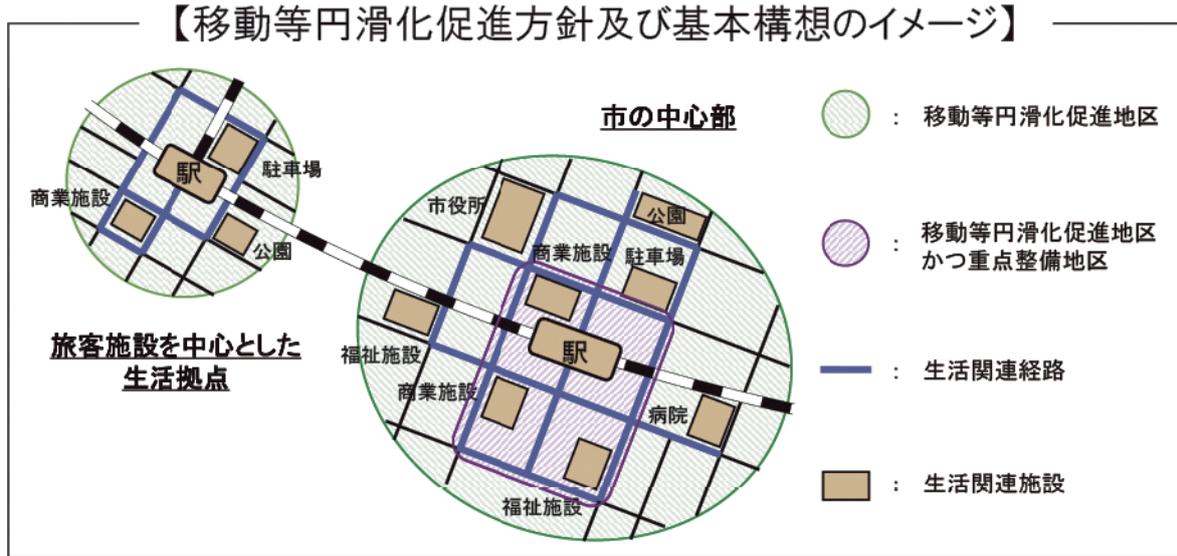
「移動等円滑化促進方針」及び「移動等円滑化基本構想」の作成の際、計画段階から高齢者や障害のある人などの参加促進を図るため、計画作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置付けている。この協議会は、高齢者や障害のある人、学識経験者その他市町村が必要と認める者で構成され、「移動等円滑化基本構想」の作成の際は、特定事業の実施主体も構成員として必要となる。

協議会の構成員として市町村から通知を受けた場合は、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



(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ている。高齢者や障害のある人などの円滑な移動や施設利用への協力のほか、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の確保についての理解が、国民の責務として定められている。2020年の「バリアフリー法」改正により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が国及び国民の責務であると明記した。

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、「スパイラルアップ」の考え方が重要となっている。「スパイラルアップ」とは、バリアフリー化のための施策や措置の内容について、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で、段階的・継続的な発展を図っていくものである。「バリアフリー法」では、「スパイラルアップ」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の把握、評価に努めることとしている。国土交通省では、これまでに「移動等円滑化評価会議」を13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る収集や、横展開により、バリアフリー施策のスパイラルアップを図っている。

3. 住宅のバリアフリー化の推進

(1) 設計、設備の面で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、原則としてバリアフリーを標

準仕様とし、障害の特性に応じた設備等の設置について配慮している。また、既設住宅の建替えや改善による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では、大規模な工事や特別な設備を設置する工事に対して、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、2024年6月に「障害者の居住にも対応した住宅の設計ハンドブック」を策定している。ハンドブックでは、主に車椅子使用者を対象に、障害のある人も地域において自立して単身で生活することができる住宅を設計する上で必要な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
2023年	65	344

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

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

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¹。

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。2024年には「建築物移動等円滑化基準」及び「建築物移動等円滑化誘導基準」のうち、「車椅子使用者用便房」、「車椅子使用者用客席」及び「車椅子使用者用駐車施設」の設置数に係る基準を改正した（2025年6月より施行）。

(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

公共施設等での、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。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。

1 2,000m²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%（2023年度末時点）

規格を利用する際の利便性向上のため、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ー標識、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、遠方からの視認性にも優れ、言語の知識を要しないといった利点がある。障害のある人や視力の低下した高齢者、外国人等でも容易に理解できることから、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で広く使われている。

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、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にも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「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「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、2020年5月に「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。2024年8月には、光の点滅によって火災の発生を知らせる「光警報装置（火災用）」など2つの案内用図記号を追加した。

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。

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、「バリアフリー法」に基づき、公共交通事業者等は、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。）への適合が義務付けられている。また、2020年の「バリアフリー法」改正により、2021年4月から、同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提供（いわゆる「ソフト基準」の遵守）が義務付けられた。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」への適合の努力義務を規定している。

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月に公表した。無人鉄軌道駅の人数要件の記載の変更など整備の在り方を具体的に示すことで、利用者の利便性・快適性の向上を図っている。

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月に公表した。車椅子スペースの表示に係る表現の変更など整備の在り方を具体的に示すことで、利用者の利便性・快適性の向上を図っている。

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月に公表した。「障害者差別解消法」改正を踏まえた国土交通省所管事業における対応指針改正に伴う変更など役務の提供の方法の在り方を具体的に示すことで、利用者の利便性・快適性の向上を図っている。

⑤ 公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン等

「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」の改訂版を2024年3月に公表し、「障害者差別解消法」改正を踏まえた国土交通省所管事業における対応指針改正に伴う変更等を盛り込んだ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っている。

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

「鉄道駅総合改善事業」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。



段差の解消（エレベーター）



駅ホームからの転落防止対策（ホームドア）



バリアフリースイートの整備

資料：国土交通省

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

国土交通省では、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、「地域における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。

地方公営企業のバス及び路面電車の事業のバリアフリー化等の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から低利融資が行われている。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のほか、新造した低床式路面電車（LRV）に対する固定資産税の特例措置を講じている。

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。当該制度は低利かつ長期資金の供給、建造に関する技術的支援を実施している。

地方公営企業の、船舶事業のバリアフリー化等も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行われている。

(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。

また、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 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っている。ハード事業として、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に対しては、公共施設等適正管理推進事業債により、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は、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。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「バリアフリー教室」を全国各地で開催している。本教室では、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いる。

2023年度には、全国で199件の「バリアフリー教室」を開催し、約10,400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、様々な方の参加の下、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

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、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。

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市町村もある。

全国の都市の再生の効率的推進の観点から、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。「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年度に創設した。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」と位置付けている。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いる。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も、別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、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、「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。

また、踏切道のバリアフリー施策については、2024年1月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定し、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（以下、誘導表示等）の設置方法や構造について規定した。改定された本ガイドラインを踏まえ、同月、対策が必要な特定道路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「踏切道改良促進法」（昭和36年法律第195号）に基づき「改良すべき踏切道」として指定しており、道路管理者と鉄道事業者が連携した上で、誘導表示等の対策を推進している。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している。

「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²。

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。



踏切道内誘導表示

資料：国土交通省



歩道の拡幅・段差・傾斜・勾配の改善

(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」により車

2 2023年度末現在の特定路外駐車場のバリアフリー化率：75.4%

両導入等に対する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。

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、外出の支援により、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。以下本章では「障害者総合支援法」という。）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、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人、療育手帳の交付を受けた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。

精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた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いる。その結果、2024年4月1日時点で、主要な路線バス事業者では約9割強、航空では約9割、鉄道や旅客船では約7割、タクシーでは約6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。なお、鉄道においては2025年4月にJR旅客会社及び大手民鉄全社等での導入が実現する。

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。

精神障害者保健福祉手帳については、2006年10月1日より写真貼付により、本人確認を容易にし、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が得やすくなっている。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ている。

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

車椅子利用者用駐車施設を真に必要な人が利用できない状況も発生していることから、各地方公共団体では、各駐車施設において条件に該当する希望者が使用できる利用証を交付し、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）も広く対象とした優先駐車区画が設けられる場合もあり、利用区分の明確化によって、不適正利用の減少等の利用環境の改善に繋がっている。

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、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について、車椅子利用者用駐車施設の利用対象者の明確化や利用対象者の明確な区分とその考え方、様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組を記載した「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、2023年3月に公表した。

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誰もが自律的に安心して移動できる包摂社会の実現に向け、ICTを活用した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。歩行空間における段差を避けた経路検索・案内やバリアフリー施設情報提供等の多様なサービスが民間事業者等から提供される環境を目指し、各種データの整備やオープンデータ化が自治体等により促進されるよう、2024年7月に「歩行空間ネットワークデータ整備仕様」を改定したほか、全国共通のバリアフリー施設等データ整備仕様の策定に向けた検討を行った。また、データ整備を支援するためのデータ整備プラットフォームの試行運用開始に向けた準備として、現地実証等の対応を行った。そのほか、施策普及のための広報の取組の一環として、2025年1月に第2回「歩行空間DX研究会シンポジウム」を開催した。

(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

2023年3月に閣議決定した「観光立国推進基本計画」に基づき、今後増加が見込まれる高齢者等の旅行需要を喚起するため、そのニーズを的確に把握し、ユニバーサルツーリズム（誰もが気兼ねなく参加できる旅行）の普及・定着を目指している。

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、2025年3月までに合計2,906施設を認定し、高齢者や障害のある人等が安心して旅行ができる環境整備を推進している。

2024年度には、高齢者・障害のある人等が求めるバリアフリー情報と観光施設が提供するバリアフリー情報のミスマッチを解消し、旅行者が安心して認定施設を選べるよう、「観光施設に求めるバリアフリー情報の粒度」の検証を実施した。また、2023年度に認定対象施設に追加した博物館等の認定を促進するためのバリアフリー対応の研修動画や「観光施設における心のバリアフリー認定制度」の普及促進のための紹介動画を作成・公表した。

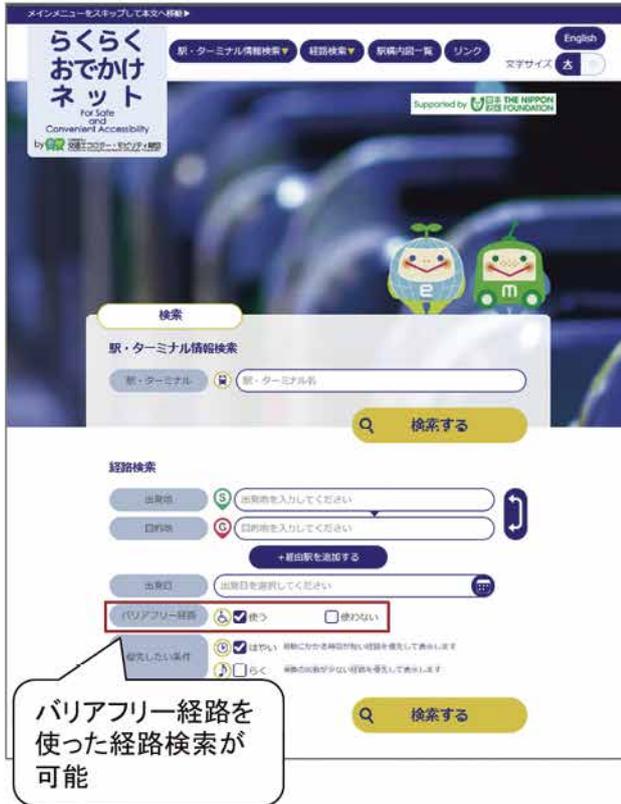
さらに、障害のある人を含む訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に宿泊できる環境を整備するため、旅館・ホテル等におけるバリアフリー化への改修の支援を実施した。

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

「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



駅構内図



掲載情報

- 基本情報
- 車椅子での移動情報
- ハンドル形車椅子での移動情報
- 駅の構内図
- ホームドア設置状況
- プラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する情報
- トイレの情報
- 福祉輸送サービスの利用
- 関連するホームページ
- その他の情報

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しているほか、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る。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、その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。2022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】」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³。また、2024年4月には「みんなが遊べる、みんなで育てる都市公園の遊び場づくり参考事例集」を公表し、インクルーシブな遊び場づくりに関する情報をとりまとめ提供している。

全国の国営公園においては、野外活動の機会の増進や経済的負担の軽減を図るため、障害のある人や介助者に対する入園料金を免除している。国営昭和記念公園等においては、障害のあ

3 2023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64%）

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。



海の中道海浜公園のユニバーサルデザイン遊具

国営昭和記念公園のユニバーサルデザイン遊具

資料：国土交通省

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

	2023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	—	—	94.0%	—	46.6%	—	77.3%	—	—	92.3%
鉄軌道駅	3,546	3,331	93.9%	1,607	45.3%	2,735	77.1%	3,303	3,052	92.4%
バスターミナル	43	40	93.0%	37	86.0%	34	79.1%	36	26	72.2%
旅客船ターミナル	17	16	94.1%	14	82.4%	11	64.7%	17	16	94.1%
航空旅客ターミナル	43	43	100.0%	42	97.7%	41	95.3%	43	43	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/日以上以上の施設のうち便所を設置している施設を計上。

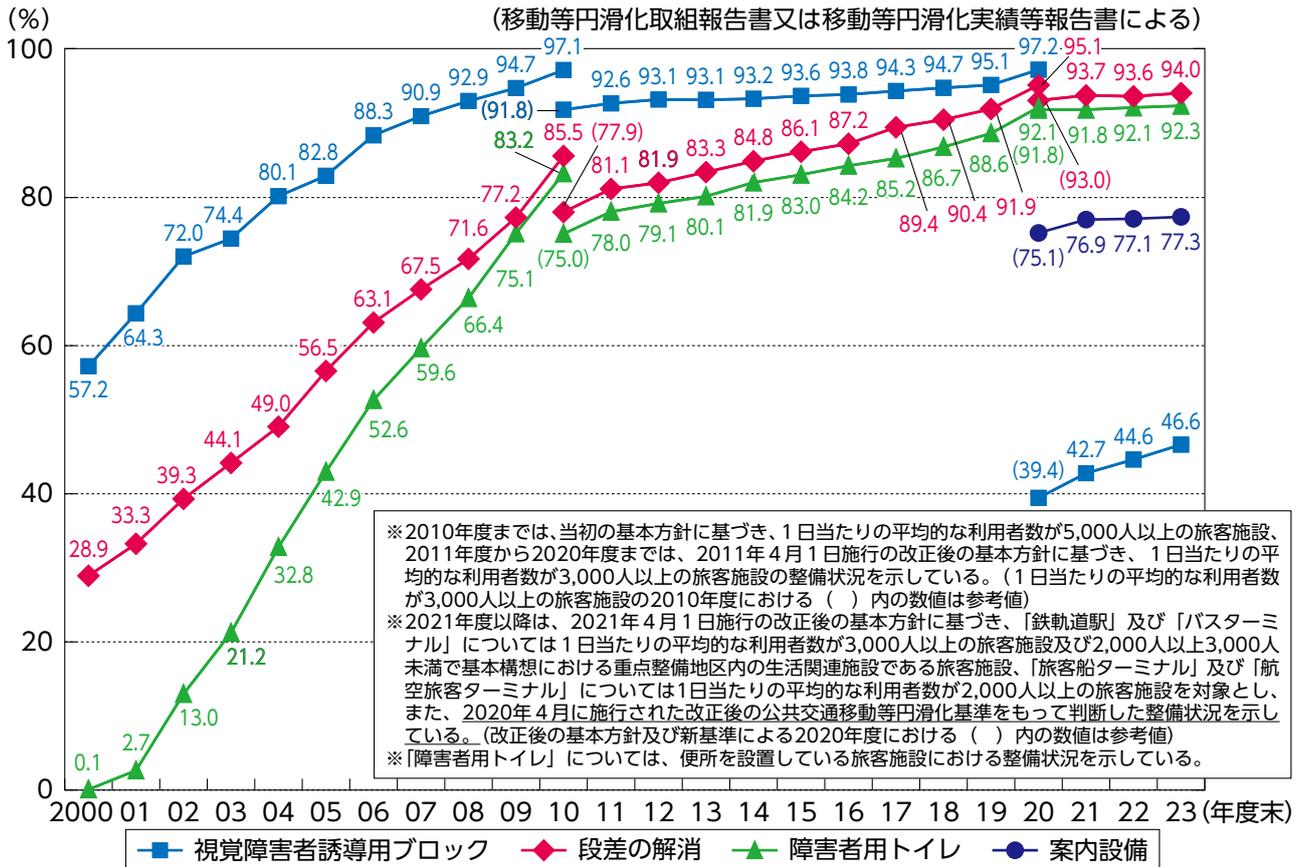
資料：国土交通省「移動等円滑化取組報告書」又は「移動等円滑化実績等報告書」（2024年）

■ 図表 5-5 ホームドア又は可動式ホーム柵の整備の状況

	2023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	19,993	2,647
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	1,126	559

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



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」(2024年)

■ 図表5-7 車両等におけるバリアフリー化率の状況

		2023年度末	
		車両等の総数 (UDタクシーについては 都道府県の総数)	移動等円滑化基準に適合している車両等の数 (UDタクシーについては都道府県の数)
鉄軌道車両		51,868	31,047 (59.9%)
バス	ノンステップバス	44,336	31,269 (70.5%)
	リフト付きバス等	9,896	847 (8.6%)
	空港アクセスバス	170	70 (41.2%)
	貸切バス	—	1,229
福祉タクシー		—	52,553
	UDタクシー	47	4 (8.5%)
旅客船		657	380 (57.8%)
航空機		607	607 (100.0%)

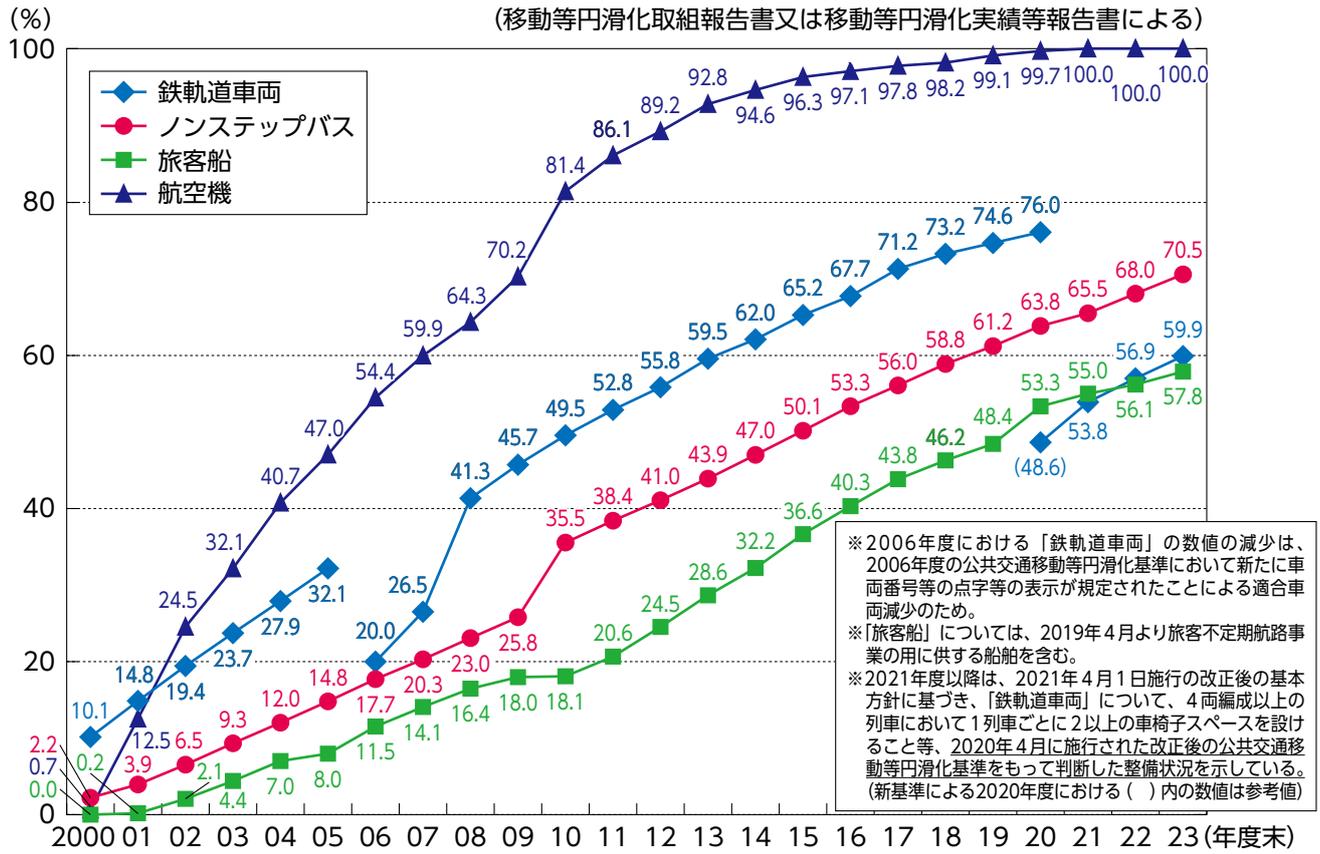
注1：「移動等円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。

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))へのバス路線運行システムの総数における、バリアフリー化した車両を含む運行系統数の数および割合。

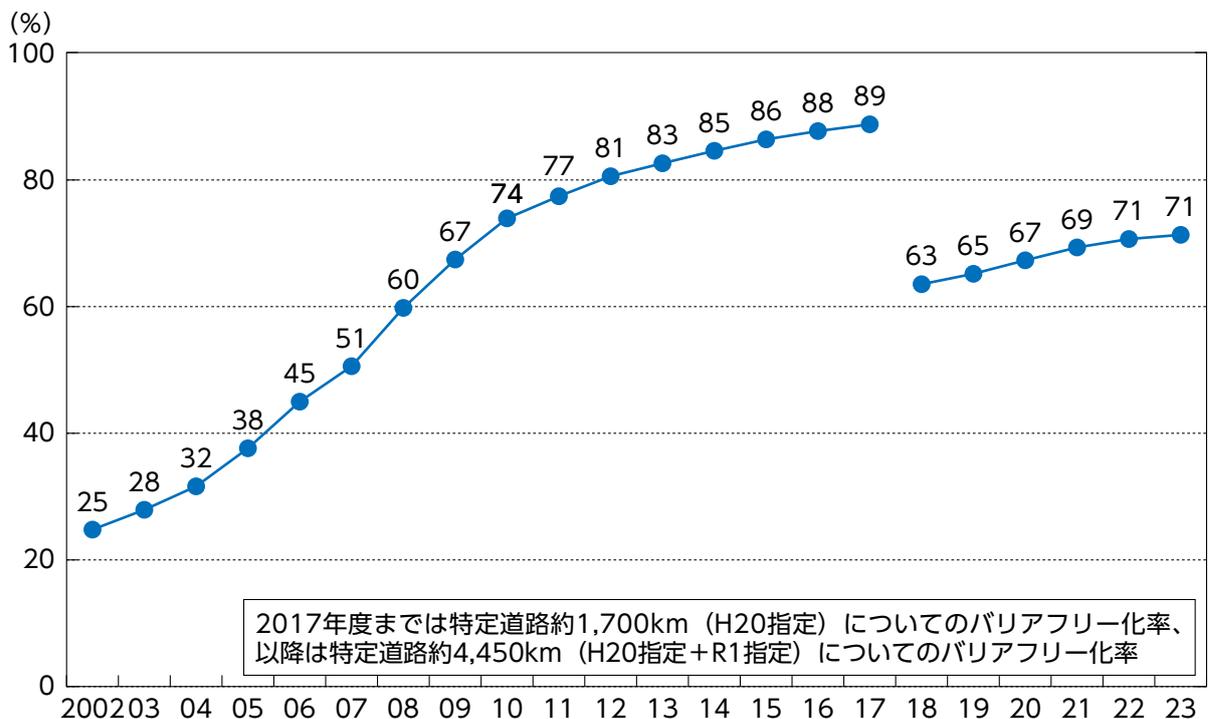
注3：「UDタクシー」は、各都道府県のタクシーの総車両数に対するUDタクシーの導入数が約25%以上である都道府県の数および割合。

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」(2024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。このため、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、都道府県警察と道路管理者が緊密に連携している。生活道路等において、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイス⁴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。また、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）等を改正し、狭あいな道路を自動車が行く際の法定速度（道路標識又は道路標示により最高速度が指定されていない道路における最高速度）を60km/hから30km/hに引き下げることとした（令和6年7月26日公布、令和8年9月1日施行予定）。

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、視覚障害のある人の通行の妨げにならないよう、「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、特定小型原動機付自転車や自転車を駐車の際には点字ブロック上やその近辺に駐車しないことを明記しており、交通安全教育等の機会を通じて周知を図っている。

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高齢者等感応信号機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（2023年度末）

種 類	基 数
高齢者等感応信号機	6,411基
歩行者感応信号機	1,158基
視覚障害者用付加装置	21,236基
音響式歩行者誘導付加装置	4,620基
PICS（歩行者等支援情報通信システム）	896基

資料：警察庁

4 路面の一部を盛り上げたハンプや車道の通行部分を局所的に狭める狭さくなど、車両の速度抑制や通過交通の進入抑制を目的として設置されるものの総称。

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っている。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。また、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。

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、当該歩行者から申出があったとき等には、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されている。また、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。

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

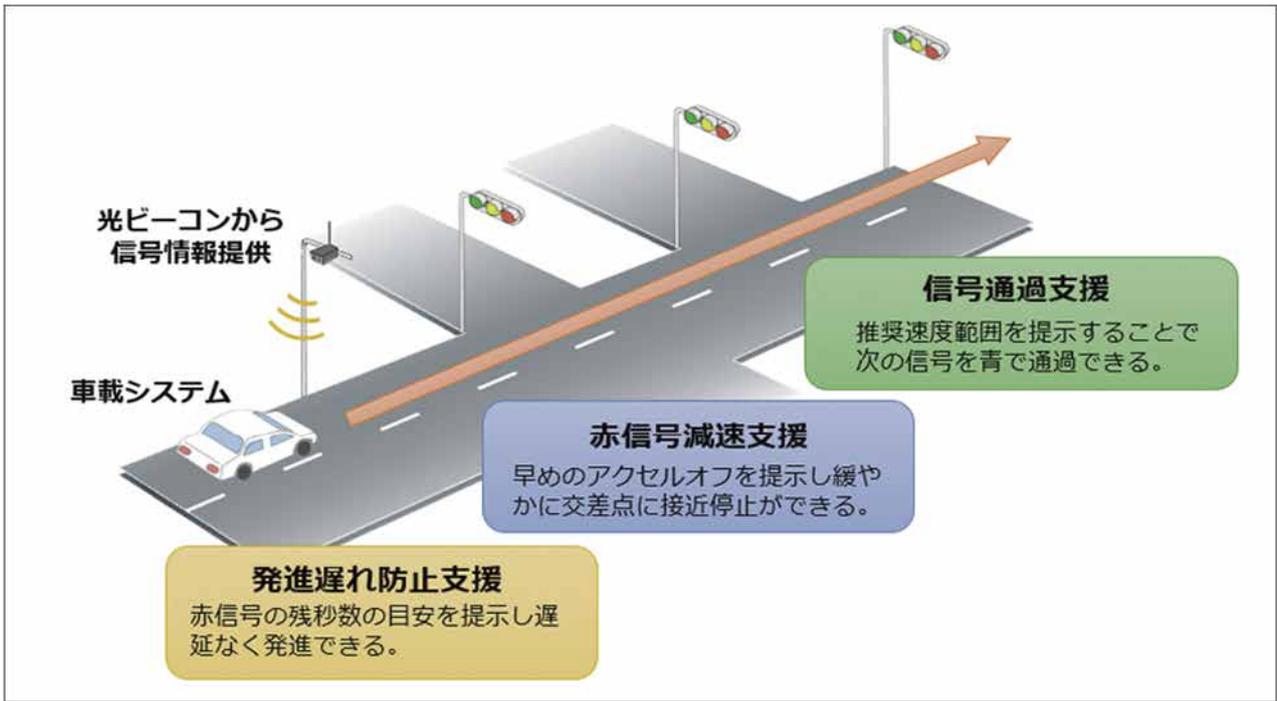
ハイブリッド車や電気自動車は、「音がしなくて危険と感じる」との意見が寄せられていたことを受け、国土交通省においては、2010年1月に「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」を定めている。本ガイドラインを基に、2016年3月に国連において日本が策定を主導してきた国際基準を策定した。2016年10月に「道路運送車両の保安基準」（昭和26年運輸省令第67号）等の一部を改正した。この改正により、ハイブリッド車等に車両接近通報装置の搭載を義務付け、歩行者等の安全の確保を図っている。

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な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ている。2024年度において、その基準に該当する4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。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。

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。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、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。

知的障害のある運転免許取得希望者については、そ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。

聴覚障害のある人の自動車の運転については、補聴器を使用して両耳の聴力が10メートルの距離で、90デシベルの警音器の音（以下本章では「一定の音」という。）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。

■ 図表5-11 条件付運転免許の保有者数（2024年末現在）

条 件	人 数
補聴器の使用	39,231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に限定）	813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	1,646人
身体障害者用車両に限定	174,550人
義手、義足又は装具の条件	3,723人
合 計	219,963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6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 2024年能登半島地震について

石川県能登地方で、2024年1月1日16時10分に最大震度7の地震が発生した。その後も多くの地震が続き、その被害は、死者549人、重傷者416人、軽傷者977人、避難所数約1,300か所、避難者数約52,000人（避難所数及び避難者数は最大時）に上った。（2025年3月11日現在）

また、住宅の全半壊一部損壊も約16万棟に及んだ。

障害者に係る被害もあり、被災状況は、2025年3月11日現在（非常災害対策本部）において、次のとおりである。

○障害者関係施設（以下の施設での人的被害はなし）

- ・石川県内において、6施設に停電（うち5施設は復旧）、30施設に断水（うち27施設は復旧）。9施設が建物の被害あり、12施設が避難中。（2024年3月8日現在）
- ・新潟県内において、2施設で利用者を他施設へ避難。1施設に建物被害あり。（2024年1月9日現在）
- ・富山県内において、5施設に建物被害あり。（2024年3月8日現在）

○障害児施設関係（以下の施設での人的被害はなし。2025年1月28日現在）

- ・石川県内において1施設に停電、36施設に断水あり（いずれも復旧済み）。25施設が建物の被害あり。（2024年2月8日現在）
→ 5施設で建物の被害復旧済み。（2025年1月27日現在）
- ・新潟県内において1施設が建物の被害あり（2024年1月10日現在）
→ 1施設で建物の被害復旧済み。（2024年10月29日現在）
- ・富山県内において1施設に断水あり。2施設が建物の被害あり。（2024年2月7日現在）
→ 1施設で断水復旧済み。2施設で建物の被害復旧済み。（2024年11月26日現在）

これらを受け、政府では、障害者関係において、福祉避難所の開設や復旧支援、DPAT（災害派遣精神医療チーム）派遣など、様々な取組を行っている。

厚生労働省では、避難所における障害のある人や子どもへの配慮事項等、手話や点字・音声等による情報保障、ストーマ用品の無償提供についてホームページで随時情報提供した。

イ 防災対策の基本的な方針

「災害対策基本法」等の一部改正

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、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。（避難行動要支援者名簿は2024年4月1日現在、全市町村で作成済み。）

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）。

また、在宅や車中泊で避難生活を送る障害のある人や高齢者、乳幼児等の「要配慮者」の多様な支援ニーズに対応するため、災害救助法の救助の種類に「福祉サービスの提供」を追加すること等を盛り込んだ「災害対策基本法等の一部を改正する法律案」を、令和7年2月14日に第217回国会に提出した。

ウ 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年同月、「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。

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している。また、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。

エ スフィア基準を踏まえた指針等の改訂・公表について

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、要配慮者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。また、2024年11月にとりまとめられた「令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応の在り方について（報告書）」において、快適なトイレ利用環境の確保や温かく栄養バランスのとれた食事の提供等に課題があったとされたことから、災害や紛争の影響を受けた人々への人道支援の国際的な指標である「人道憲章と人道支援における最低基準」（スフィア基準）も踏まえつつ、同年12月に「避難生活における良好な生活環境の確保に向けた取組指針」、「避難所運営等避難生活のためのガイドライン（チェックリスト）」、「避難所におけるトイレの確保・管理ガイドライン」

を改定し、公表した。

オ 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ている。「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。

カ 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、同年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。

キ 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。

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。

ク 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「防火対象物等における防火安全対策の徹底」等を推進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。

ケ 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。2024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720本部中647本部（約89.9%）である。

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。

コ 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、県内外から213隊の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や訪問支援等の対応を行っている。

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、2013年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—発達障害のある人に対応するみなさんへ—」を作成した。その後は、大規模災害が発生するたびに、被災地等における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⁵。

2024年1月の能登半島地震においては、現地の発達障害者支援センターとの連携の下、石川県版のリーフレットを作成・送付した。また、2024年9月に発達障害情報分析会議作業部会（災害時における発達障害児者支援に関する情報発信）を設置し、当事者・家族向けリーフレットの作成検討など、情報発信の充実に向けて取り組み始めたところである。



リーフレット「災害時の発達障害児・者支援について」

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⁶。

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。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、

5 https://www.rehab.go.jp/ddis/disaster/
6 https://www.mext.go.jp/content/20240119-ope_dev03-000033400-2-1.pdf

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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）」を発出し、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を周知している。

令和6年能登半島地震により被災した石川県能登地域の特別支援学校1校2分校のうち、1校については1月中に自校への通学を再開している。残り2校も、発災からおおむね1か月後には通学を再開している。

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。(2025年3月末時点で122事例（2024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、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ほか、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（2025年3月末時点でシステムの事前登録者数：約35,000人）。

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、都道府県等に

対する性犯罪・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支援の質の向上や、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。