

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. 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。同法に基づく「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。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」の作成に努めることとされており、これらに基づき、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、障害のある人、高齢者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。

また、「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。

(1) 第4次バリアフリー整備目標の策定

第3次バリアフリー整備目標が2025年度に目標期間の最終年度を迎えるため、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4回開催した。検討会では、第3次バリアフリー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の意見を踏まえつつ検討を行い、2025年6月に最終とりまとめを公表した。これに基づき、基本方針を改正して2026年度からの5年間を目標期間とする新たなバリアフリー整備目標を2026年4月に施行した。

新たな目標は、図表5-1のとおりであり、様々な目標の新設・拡充が行われている。まず、鉄軌道駅では、障害者対応型券売機や拡幅改札口の設置、プラットホームと車両乗降口の段差及び隙間を縮小している番線数についての目標を新設した。また、国、都道府県又は指定都市が行う特別特定建築物の公共建築工事での当事者参画を実施する目標を新設した。さらに、「心のバリアフリー」についても、「障害の社会モデル」の理解度を約60%、障害のある人へ支援をしようとする人の割合及び多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合を原則約100%とする目標を掲げている。

■ 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		2024年度末 (現状値)	2030年度末までの 数値目標		
鉄軌道	段差の解消 ^{※1}	約94% ^{※5}	原則100%		
	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3,000人未満/日の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	視覚障害者誘導用ブロック ^{※2} 案内設備 ^{※3} 障害者用トイレ ^{※4} 障害者対応型券売機 [新設] 拡幅改札口 [新設]	約47% ^{※5} 約77% ^{※5} 約93% ^{※5} 約92% 約97%	原則100% 原則100% 原則100% 原則100%	
	ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数 [拡充] ※カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数（内数表記）	2,830番線 (621番線)	4,000番線 (900番線)		
	プラットホームと車両乗降口の段差及び隙間を縮小している番線数 [新設]	-	4,000番線		
	鉄軌道車両におけるバリアフリー化率 [拡充]	約63% ^{※6}	約80%		
	バス	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 [拡充]	段差の解消 ^{※1} 視覚障害者誘導用ブロック ^{※2} 案内設備 ^{※3} 障害者用トイレ ^{※4}	約93% ^{※5※7} 約91% ^{※5※7} 約76% ^{※5※7} 約71% ^{※5※7}	原則100% 原則100% 原則100% 原則100%
		乗合バス車両におけるバリアフリー化率	ノンステップバス [拡充] リフト付きバス等（適用除外車両） 空港アクセスバス ^{※8} [拡充]	約72% ^{※6} 約6% ^{※6} 約40% ^{※6}	約90% 約25% 約60%
貸切バス車両におけるバリアフリー化率		1,438台 ^{※6}	約2,100台		
福祉タクシー車両におけるバリアフリー化率		約59,918台 ^{※6}	約90,000台		
ユニバーサルデザインタクシーの割合 ^{※9}		6/47 ^{※6}	47/47		
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} 視覚障害者誘導用ブロック ^{※2} 案内設備 ^{※3} 障害者用トイレ ^{※4}	約94% ^{※5} 約82% ^{※5} 約77% ^{※5} 約77% ^{※5}	原則100% 原則100% 原則100% 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。）におけるバリアフリー化率 [拡充]	約60% ^{※6}	約70%		
	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} 視覚障害者誘導用ブロック ^{※2} 案内設備 ^{※3} 障害者用トイレ ^{※4}	約98% ^{※5} 約98% ^{※5} 約93% ^{※5} 約98% ^{※5}	原則100% 原則100% 原則100% 原則100%
航空機におけるバリアフリー化率		100% ^{※6}	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 [拡充]	約72%	約77%	
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 駐車場 便所	約64% ^{※10} 約56% ^{※10} 約64% ^{※10}	約70% 約60% 約70%	
	路外駐車場	特定路外駐車場におけるバリアフリー化率 [拡充]	約29%	約35% ^{※11}	
建築物	床面積の合計が2,000㎡以上の特別特定建築物におけるバリアフリー化率 [拡充]	約65%	約70%		
	当該年度に着工した2,000㎡以上の国等の公共特別特定建築物の建築工事のうち、着工前の段階（基本構想～実施設計）で当事者参画を実施した工事の割合 [新設]	約30%	原則100%		
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75%	原則100%		
基本構想等	移動等円滑化促進方針の作成	50市町村	約350市町村		
	移動等円滑化基本構想の作成	334市町村	約450市町村		
	基本構想等を作成した市町村のうち、当事者の参画の下、継続的にスパイラルアップに取り組んでいる市町村の割合 ^{※12} [新設]	約30%	約60%		
心のバリアフリー	「障害の社会モデル」の理解度 [新設]	約43% ^{※13}	約60%		
	障害のある人へ支援をしようとする人の割合 [新設]	約95% ^{※13}	原則100%		
	多様な他者とコミュニケーションをとって行動しようとする人の割合 [新設]	約96% ^{※13}	原則100%		

※1：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同基準第18条の2への適合をもって算定。
 ※2：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：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：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、旅客施設の利用者数や集計対象となる旅客施設数の変動による影響を受けている。
 ※6：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。
 ※7：1日当たりの平均的な利用者数が3,000人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づけられた1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上3,000人未満のバスターミナルにおける現状値。
 ※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。
 ※10：2023年度末（現状値）
 ※11：令和7年6月施行の新たな基準への適合状況を踏まえて目標を設定
 ※12：協議会等を活用して基本構想等の事後評価を実施している市町村及び基本構想等の見直し等を実施している市町村（直近で5年以上基本構想等の事後評価の見直し等を実施していない市町村を除く。）
 ※13：2025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

(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、高齢者や障害のある人などが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、公共交通機関・建築物・道路・路外駐車場・都市公園や新規に導入する公共交通機関の車両等について、「バリアフリー化基準」への適合を求めている。また、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

市町村は、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、面的・一体的なバリアフリー化を図っている。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のため、計画作成に関する協議等を行う協議会の設置を市町村に求めている。この協議会は、高齢者や障害のある人、学識経験者等で構成されている。

国土交通省の「移動等円滑化促進方針・基本構想等作成予定等調査」（2024年10月時点）では、回答があった市町村のうち「移動等円滑化促進方針」の約85%、「移動等円滑化基本構想」の約77%で計画作成時に「バリアフリー法」に基づく協議会を設置している。

なお、協議会の構成員として市町村から通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、必ず協議に応じなければならないこととされている。

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。

(4) バリアフリー化の推進に向けた「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、「バリアフリー法」では、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「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。国土交通省では、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、これまでに「移動等円滑化評価会議」を15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、横展開を図っている。

2. 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」を策定した。ハンドブックでは、主に車椅子の操作等において基本的に介助を要しない車椅子使用者を対象とし、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。

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。

3. 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のある官庁施設では、全ての人々が、安全に、安心して、円滑かつ快適に利用できるよう、建築物移動等円滑化誘導基準に規定された整備水準を確保することとしている。

(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のため、「バリアフリー法」では、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は基準適合を義務付け、多数の者が利用する建築物（特定建築物）に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。

2025年6月には「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

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65%（2024年度末時点）

準改正を施行した。

■ 図表5-2 「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改正

車椅子使用者用便房の設置数に係る基準の見直し

(施行日：令和7年6月1日)



バリアフリー法の政令改正により、車椅子使用者用便房の設置数について、**原則、各階に1箇所以上を設置する**よう見直しを行う。

建築物移動等円滑化基準

改正前

- ・ 建築物に1箇所以上を設ける。

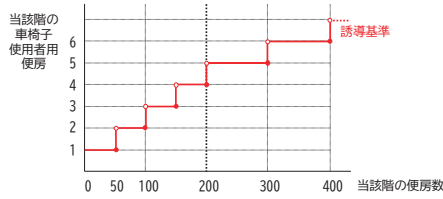
改正後

- <標準的な建築物>
- ・ 各階に1箇所以上※設ける。
- <小規模階を有する建築物> (床面積1,000㎡未満の階(小規模階)を有する場合)
- ・ 小規模階の床面積の合計が1,000㎡に達する毎に1箇所以上※設ける。
- <大規模階を有する建築物> (床面積10,000㎡を超える階(大規模階)を有する場合)階の床面積が
- ・ 10,000㎡を超え40,000㎡以下の場合、当該階に2箇所以上※を設ける。
 - ・ 40,000㎡を超える場合、20,000㎡毎に1箇所を追加※する。
- ※ 建築条件に応じた設計の自由度を確保するため、設置箇所は任意とする。

建築物移動等円滑化誘導基準

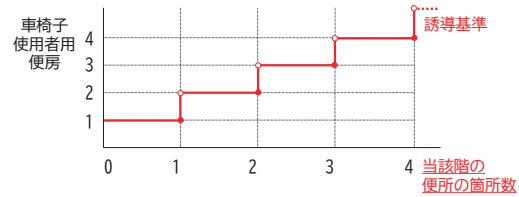
改正前

- ・ 各階に1箇所以上を設ける。
- ・ 階の便房数が200箇所以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 階の便房数が201箇所以上の場合、1%+2箇所以上を設ける。



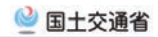
改正後

- ・ 便所のある箇所に1箇所以上を設ける。



車椅子使用者用客席の設置数に係る基準の見直し

(施行日：令和7年6月1日)

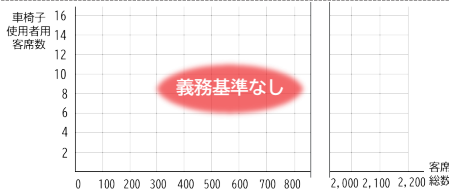


バリアフリー法の政令改正(条文新設)により、車椅子使用者用客席の設置数について、**客席の総数に対する割合で定める**よう見直しを行う。

建築物移動等円滑化基準

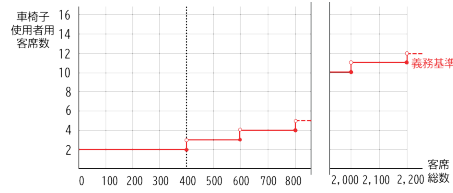
改正前

- ・ 基準なし



改正後

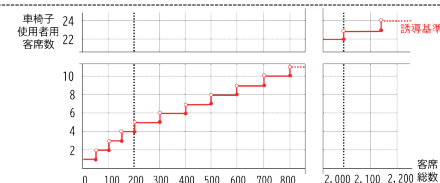
- ・ 400席以下の場合、2席以上を設ける。
 - ・ 401席以上の場合、0.5%以上を設ける。
- ※ 構造に係る基準(幅90cm以上、奥行135cm以上等)も定める。



建築物移動等円滑化誘導基準

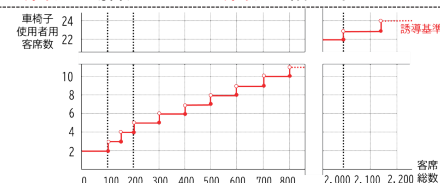
改正前

- ・ 200席以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201~2,000席の場合、1%+2席以上を設ける。
- ・ 2,001席以上の場合、0.75%+7席以上を設ける。



改正後

- ・ 100席以下の場合、2席以上を設ける。
- ・ 101~200席の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201~2,000席の場合、1%+2席以上を設ける。
- ・ 2,001席以上の場合、0.75%+7席以上を設ける。



車椅子使用者用駐車施設の設置数に係る基準の見直し

(施行日：令和7年6月1日)

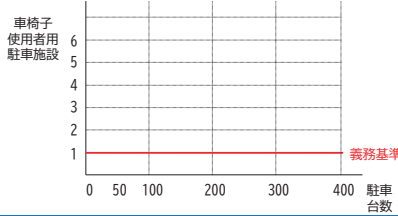


バリアフリー法の政令改正により、車椅子使用者用駐車施設の設置数について、**駐車台数に対する割合で定める**よう見直しを行う。

建築物移動等円滑化基準

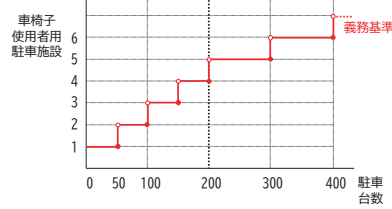
改正前

- ・ 1台以上を設ける。



改正後

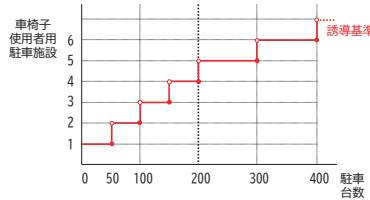
- ・ 200台以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201台以上の場合、1%+2台以上を設ける。



建築物移動等円滑化誘導基準

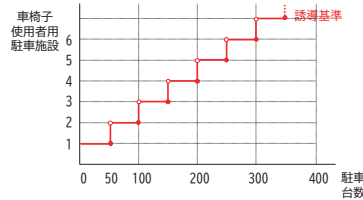
改正前

- ・ 200台以下の場合、2%以上を設ける。
- ・ 201台以上の場合、1%+2台以上を設ける。



改正後

- ・ 2%以上を設ける。



資料：国土交通省

(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のため、「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。一定の認定特定建築物は、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。

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について、公共施設等適正管理推進事業債の対象とし、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

点字による情報提供については、規格を利用する際の利便性向上のため、JIS T0921「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」を定めている。

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。

東京2020大会で、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の7つの図記号の変更と、15種類の図記号及び

「ヘルプマーク」の図記号の追加を行った。その後も、「洋風便器」など3つのトイレ関連図記号、「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、「男女共用お手洗」や「介助用ベッド」など9つの図記号、「光警報装置（火災用）」など2つの案内用図記号を追加した。2025年12月には、「火山噴火」や「地震」など4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。

4. 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

「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、同法に基づき整備された旅客施設及び車両等では、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の当該役務提供（「ソフト基準」の遵守）が、公共交通事業者等の義務となっている。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。

さらに、障害のある人や高齢者などの円滑な移動や施設利用への協力のほか、高齢者障害者等用施設等の円滑な利用の確保に必要となる適正な配慮を国や国民の責務としている。

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2025年9月に公表した。ウェブサイトにおける情報提供の方法など整備の在り方を具体的に示している。

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2025年9月に公表した。ユニバーサルデザインタクシーの認定レベル準1新設に伴う内容の変更など整備の在り方を具体的に示している。

また、「旅客船バリアフリーガイドライン」では、障害のある人等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2025年9月に公表した。役務の提供の方法の在り方を具体的に示している。

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)



バリアフリートイレの整備

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の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や、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

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では低利・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。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のある船舶の建造にも活用されている。

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

障害のある人の自立生活と社会参加の上で、まち全体を障害のある人にとって利用しやすい

ものへ変えることの重要性が、広く認識されるようになった。

国土交通省においては、「バリアフリー法」に基づくバリアフリー化のほか、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

障害のある人の公共交通機関利用には、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の確保が必要である。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、自由通路等の整備、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、「バリアフリー環境整備促進事業」により、エレベーター、エスカレ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っている。

② 普及啓発活動の推進

総務省では、地方財政措置を講じ、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地方公共団体の取組を支援している。ソフト事業では、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経費に対して、普通交付税措置を講じている。ハード事業では、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、保健福祉施設整備や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地方財政措置を講じている。

国土交通省では、国民一人一人が、障害のある人や高齢者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

障害のある人や高齢者の自立と社会参加の促進には、国民一人一人が障害のある人や高齢者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も重要である。

国土交通省では、多くの国民が障害のある人や高齢者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、誰もが障害のある人や高齢者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。

2024年度には、全国で203件の「バリアフリー教室」を開催し、約11,200人の参加を得た。小中学生等の児童・生徒や、鉄道やバス等の公共交通関係事業の現場職員等の参加の下、障害のある人や高齢者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。

「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。

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、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。

道路の整備や管理を行うに当たっては、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を周知し、ユニバーサルデザイン化を推進している。

踏切道のバリアフリー施策については、2024年1月に本ガイドラインを改定するとともに、本ガイドラインを踏まえ、対策が必要な特定道路上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）の踏切道を「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、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、2030年度までの目標を掲げている。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は、原則として全て、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としている。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の確保が、特に必要であると認められる部分には、原則として全て、音響信号機及びエスコートゾーンの設置を行うこととしている。その他の道路も、高齢者、障害者等の通行の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況等の地域の実情を踏まえて、信号機等の移動等円滑化を可能な限り実施することとしている。このため、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。

くわえて、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。

(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で十分な輸送サービスが確保できないと認められ、移動手段の確保の必要性について地域の関係者による協議が調った場合に、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認めている。福祉タクシーと福祉有償運送が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、「障害者総合支援法」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 障害のある人に対する運賃・料金割引

鉄道、バス、タクシー、旅客船及び航空の公共交通機関では、各事業者の経営判断により、

身体障害者手帳や療育手帳、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に運賃・料金の割引をしている。

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。

割引の適用時の本人確認では、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。

ウ 駐車禁止の交通規制からの除外措置及び車椅子利用者用駐車施設等の適正利用の推進

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。

車椅子利用者用駐車施設等を真に必要な人が利用できるよう、駐車施設において条件に該当する希望者が利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）を導入する地方公共団体もある。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つながっている。

国土交通省では、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等について、「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」として取りまとめ、2023年3月に公表している。当該ガイドラインでは、主に車椅子利用者用駐車施設等の利用対象者の明確な区分とその考え方を整理しているほか、様々な駐車区画の確保・不適正利用対策の取組を記載している。

エ 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。2025年7月に歩行空間ネットワークデータやバリアフリー施設等データなどのオープンデータ化・利活用を促進するための方針や取組事例拡大に向けて「歩行空間の移動支援に係るデータのオープンデータ化・利活用促進ワーキンググループ」を設置した。また、データ整備プラットフォームの試行運用開始に向けて、現地実証等の対応を行った。そのほか、広報の取組の一環として、2026年1月に第3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

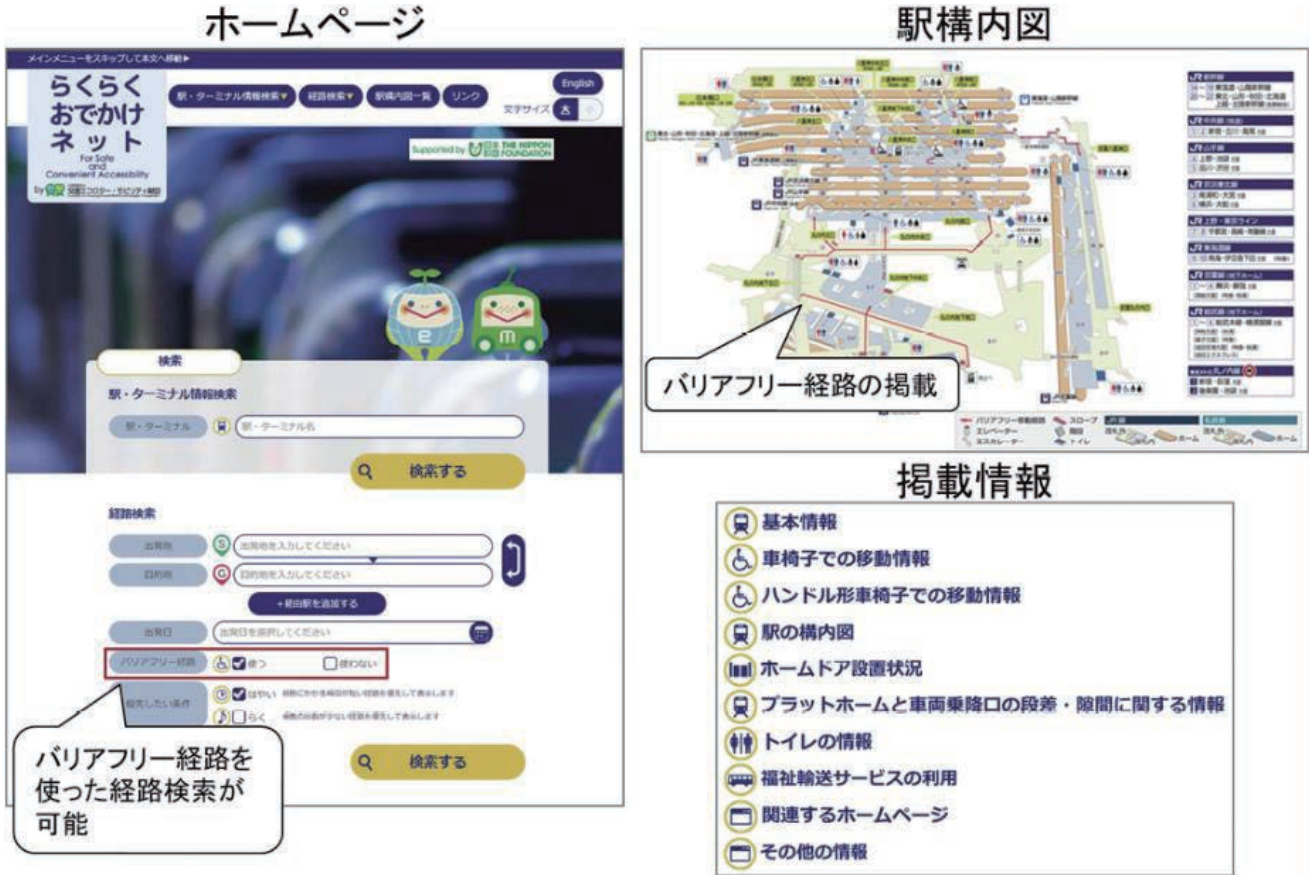
今後増加が見込まれる高齢者等の旅行需要を喚起するため、「観光立国推進基本計画」（2023年3月閣議決定）に基づき、そのニーズを的確に把握し、ユニバーサルツーリズム（誰もが気兼ねなく参加できる旅行）の普及・定着を目指している。

2025年度には、ユニバーサルツーリズムを促進するため、旅行が困難な方の需要の掘り起こしのための調査を行うとともに、障害者・高齢者等に応じた商品造成に資するモニターツアー等を実施した。その上で、これまでユニバーサルツーリズムに係る旅行商品を取り扱ったことがない旅行会社でも、持続可能なビジネスの観点から当該旅行商品が取り扱えるよう、商品造成手法の確立や効果的な商品流通経路等を整理し、ノウハウを含んだマニュアルを作成した。

さらに、障害者・高齢者等が気兼ねなく旅行に参加できるよう、観光施設や宿泊施設のバリアフリー化に必要な施設整備や設備導入等の支援を実施した。

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団では、障害のある人や高齢者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



資料：国土交通省（「らくらくおでかけネット」より）

（5）公園、港湾緑地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、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ほか、地震災害時の避難地などの機能を有している。その利便性及び安全性の向上を図ることが必要である。

国土交通省では、「バリアフリー法」に基づく基準や支援制度により、都市公園の出入口や園路の段差解消、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²。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】」を公表している。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提供している。

国営公園では、障害のある人や介助者の入園料金を免除している。国営昭和記念公園等では、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。

国立公園等では、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

2 2024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57%、便所：約64%）

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。



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 港湾緑地・マリーナ等における配慮

港湾緑地は、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、施設面においてもバリアフリー対応が図られるよう取り組んでいる。マリーナ施設等も、障害があって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、バリアフリー化を図っている。

■ 図表5-3 旅客施設におけるバリアフリー化率の状況

	2024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	—	—	94.3%	—	47.8%	—	77.5%	—	—	92.4%
鉄軌道駅	3,577	3,371	94.2%	1,662	46.5%	2,765	77.3%	3,330	3,086	92.7%
バスターミナル	45	42	93.3%	41	91.1%	34	75.6%	38	27	71.1%
旅客船ターミナル	17	16	94.1%	14	82.4%	13	76.5%	17	13	76.5%
航空旅客ターミナル	45	44	97.8%	44	97.8%	42	93.3%	45	44	97.8%

注1：2020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。

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。

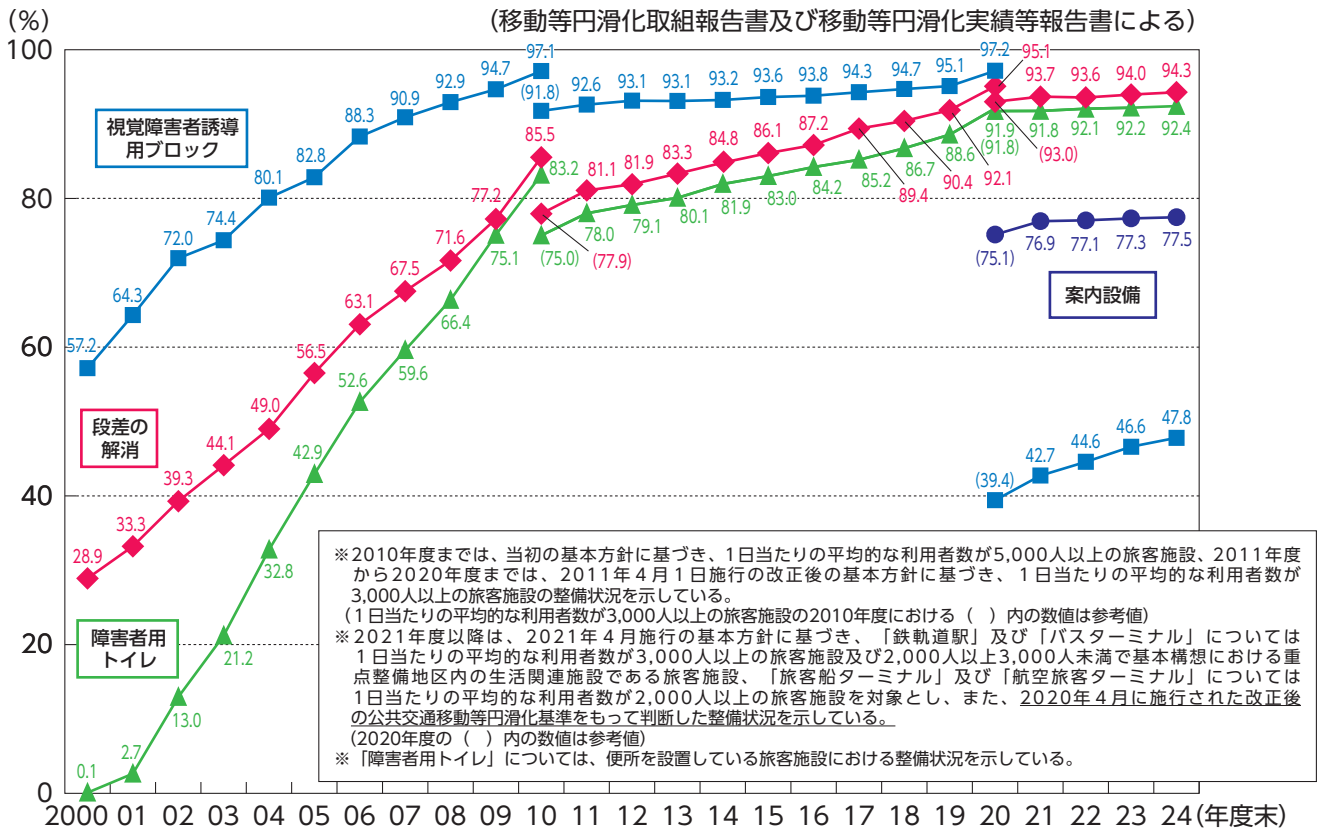
資料：国土交通省「移動等円滑化取組報告書」及び「移動等円滑化実績等報告書」（2025年）

■ 図表 5-4 ホームドア又は可動式ホーム柵の整備の状況

	2024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	19,974	2,830
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	1,160	621

資料：国土交通省

■ 図表 5-5 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」及び「移動等円滑化実績等報告書」(2025年)

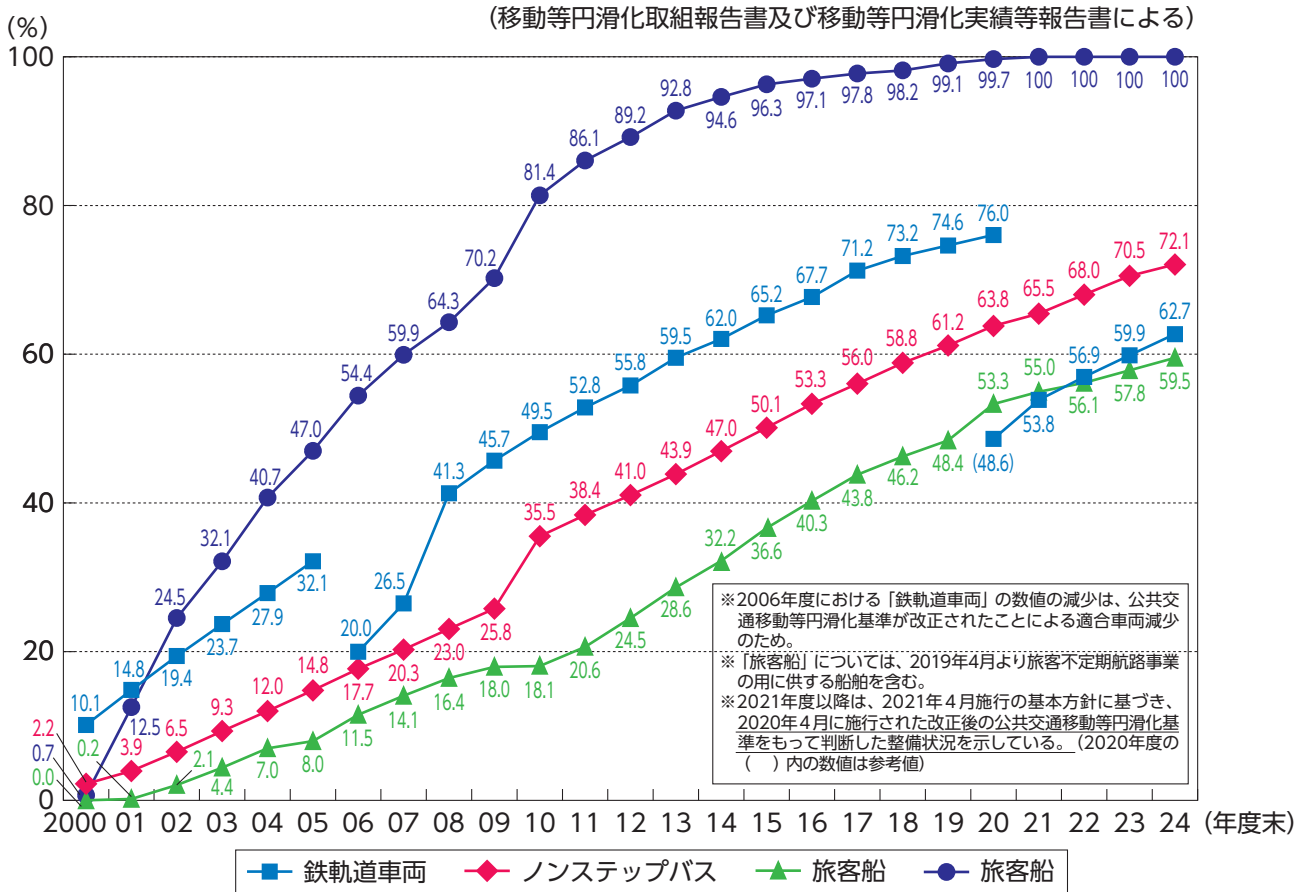
■ 図表 5-6 車両等におけるバリアフリー化率の状況

	2024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	51,722	32,430 (62.7%)
バス	ノンステップバス	44,735
	リフト付きバス等	9,788
	空港アクセスバス	175
	貸切バス	—
福祉タクシー	—	59,918
UDタクシー	47	6 (12.8%)
旅客船	662	394 (59.5%)
航空機	618	618 (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。
 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数及び割合。
 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及び割合。

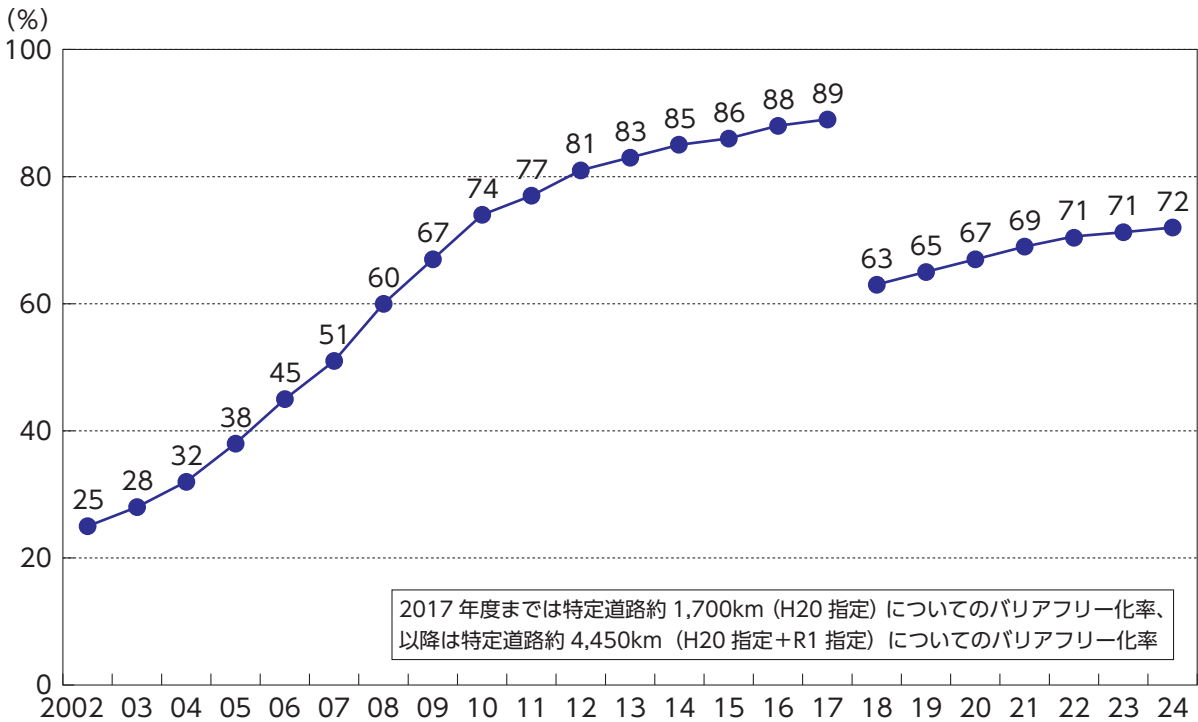
資料：国土交通省「移動等円滑化取組報告書」及び「移動等円滑化実績等報告書」(2025年)

■ 図表5-7 車両等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」及び「移動等円滑化実績等報告書」（2025年）

■ 図表5-8 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

5. 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

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³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。そのため、「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。

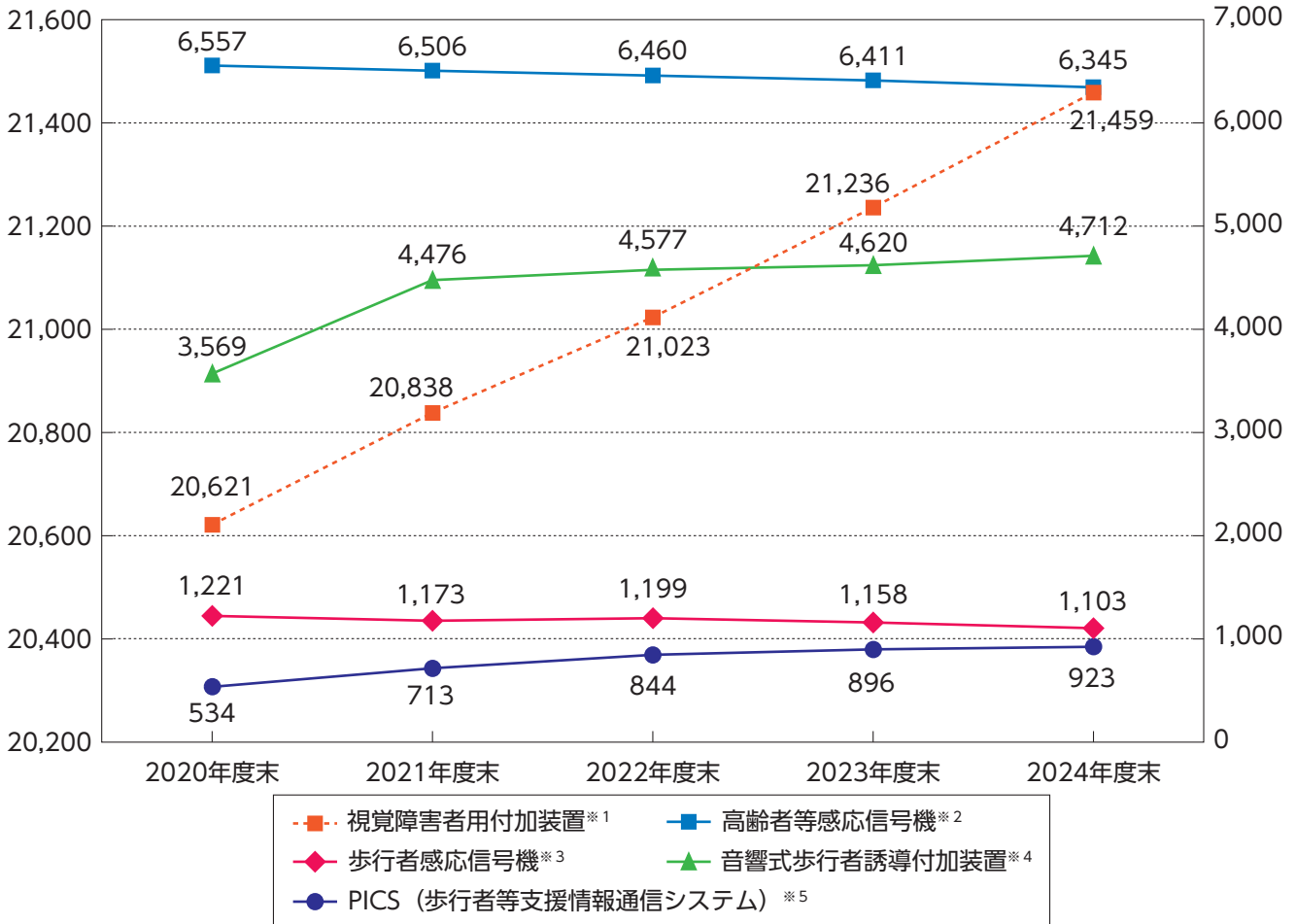
また、視覚障害のある人の通行の妨げにならないよう、特定小型原動機付自転車や自転車を点字ブロック上やその近辺に駐車しないことについて、交通安全教育等の機会を通じて周知を図っている。

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。

3 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。

■ 図表5-9 バリアフリー対応型信号機等の設置状況 (2024年度末)



※1：歩行者用信号の青時間帯に音を出して横断歩行者に知らせるもの。
 ※2：信号機に設置された押ボタンを押すなどすることにより、歩行者用信号の「青時間」が延長されるもの。
 ※3：信号機に設置されたセンサー等により、横断歩行者を感知した場合、歩行者用信号の「青時間」が延長されるもの。
 ※4：歩行者青信号の開始をチャイムや音声で横断歩行者に知らせるもの。
 ※5：横断歩行者等が所持するスマートフォン等により、信号の状態、横断開始時期等の音声情報を提供するもの。
 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、信号灯器のLED化、道路標識・道路標示の高輝度化の整備等を推進している。

「道路交通法」（昭和35年法律第105号）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、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する幅寄せや割り込みを禁止している。

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が静かで危険と感じられることがないように、「道路運送車両の保

安基準」(昭和26年運輸省令第67号)等で、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社会実装に向けた取組

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、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の社会実装に取り組んでいる。

・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) 障害のある歩行者に対する保護意識の高揚等

「道路交通法」では、身体障害のある歩行者等が道路を横断し、又は横断しようとしている場合、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、安全に横断できるように努めることとされている。また、車両等の運転者は、身体障害のある歩行者等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。

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、運転者に対する交通安全教育、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。

(3) 障害のある人に対する交通安全教育の推進

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。

(4) 運転免許取得希望者等への配慮

身体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のスロープ、エレベーター等の整備に努めている。安全運転相談窓口を設け、身体障害のある人の運転適性の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認めている。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、補聴器の使用を条件に、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）の運転ができる。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の運転ができる。

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。

このほか、運転免許更新時の講習については、字幕入り講習ビデオ、要約筆記者、手話通訳等について、地域の実情等に応じて手当てするほか、要約筆記者の同席や聴覚障害のある人の席順等についても必要な配慮をしている。

■ 図表5-10 条件付運転免許の保有者数（2025年末現在）

条 件	人 数
補聴器の使用	39,207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）	824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	1,746人
身体障害者用車両に限定	172,966人
義手、義足又は装具の条件	3,690人
合 計	218,433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7年版」



身体障害者標識



聴覚障害者標識

6. 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」等の一部改正

「災害対策基本法」(昭和36年法律第223号)においては、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」に対する措置として、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としている。

避難行動要支援者名簿は2025年4月1日現在、全市町村で作成済みであるが、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している。

「災害対策基本法等の一部を改正する法律」(令和7年法律第51号。以下本章では「改正災害対策基本法」という。)においては、在宅や車中泊で避難生活を送る障害のある人や高齢者、乳幼児等の多様な支援ニーズに対応するため、「災害救助法」(昭和22年法律第118号)の救助の種類に「福祉サービスの提供」を追加すること等とされた。

「改正災害対策基本法」では被災者援護協力団体登録制度が創設された。この登録制度の趣旨は、被災者への支援に関する様々な実績ある団体の情報をデータベース化して全国の自治体等と共有することであり、障害のある当事者によるピアサポート等、要配慮者への支援を専門とする団体も含まれる。

イ 要配慮者対策等の推進

内閣府では、避難行動要支援者名簿及び個別避難計画の作成・活用に係る具体的手順等については、「避難行動要支援者の避難行動支援に関する取組指針」を定めている。このほか、「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支援のためのガイドライン」、「避難所におけるトイレの確保・管理ガイドライン」及び「福祉避難所の確保・運営ガイドライン」を策定し、公表している。

市町村が行う指定避難所における避難者の生活環境の改善(バリアフリー化等)や、地域防災計画、耐震改修を進める必要があるとされた災害時に要配慮者対策が必要となる社会福祉事業の用に供する公共施設等の耐震化について、緊急防災・減災事業債(地方債)の対象とし、その後年度の元利償還金の一部について地方交付税措置を行っている。

また、「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。

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。

内閣府では、防災推進国民会議及び防災推進協議会と共同主催により、「防災推進国民大会（ぼうさいこくたい）2025」を新潟県新潟市で開催した。10回目の開催となる今大会では、「語り合い 支え合い～新潟からオールジャパンで進める防災・減災～」をテーマとし、国民一人一人が日頃から防災に取り組むことの大切さを発信し、災害の経験・教訓を多くの人へ、そして次世代へ伝える機会とすることを目指した。会場では、行政、公益団体、学术界、民間企業、NPO等の約470団体の出展者によるセッション、ワークショップ、ブース展示、ステージ発表、屋外展示等が行われ、その中には、インクルーシブ防災に関する内容や福祉避難所等の要配慮者支援に関する内容の出展も行われた。

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。

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。また、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避難については、「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。）で、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、訓練結果の市町村長への報告を義務付ける制度としている。「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」により、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、防災情報システム等の整備を強化するとともに、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のユニバーサルデザイン化など、きめ細かな情報の提供を推進している。

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

洪水被害や、高潮・津波等による災害発生の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、障害のある人にも日常生活に著しい負担をもたらすものである。円滑かつ迅速な避難を支援するため、ソフト対策の一環としてハザードマップを策定することとしており、視覚障害のある方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、2023年5月に「水害ハザードマップ作成の手引き」を改定し、全国の市町村に対して、ユニバーサルデザイン化を促している。

また、聴覚障害のある方や、波音や風で音が聞き取りにくい遊泳中の方などにも、大津波警報、津波警報、津波注意報の発表をお知らせする旗として「津波フラッグ」がある。2020年6月から、海水浴場等で「津波フラッグ」による視覚的伝達が行われており、2025年7月のカム

チャツカ半島東方沖の地震の際にも、各地の海水浴場で津波フラッグを活用した伝達が実施された。



大分市の田ノ浦ビーチに掲げられた津波フラッグ
資料：気象庁

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している。また、「土砂災害防止法」に基づき、社会福祉施設等が立地する区域を含め、土砂災害警戒区域等の指定等による土砂災害リスクに関する周知を行うなど、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。

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「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。

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。2025年4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659本部（約91.5%）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及び2025年1月から開始された「文字表示電話サービス（サービス名：ヨメテル）」による緊急通報については、サービス開始時点から全ての消防本部で対応可能となっている。

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、被災県が「心のケアセンター」を活動拠点として設置するなど、「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」を設置した。また、2025年2月に能登半島北部にも拠点（石川こころのケアセンター奥能登）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。

2025年度においては、平時の備えの重要性という観点から、発達障害当事者にも読んでもらうことを想定した新たなリーフレットを作成したところであり、今後その普及を図っていくこととしている。

④ 就学機会確保・就学支援等

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。

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、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。

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（2026年3月末時点で124事例（2025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（2026年3月末時点でシステムの事前登録者数：約4万人）。

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への不安感を除くため、巡回連絡等を通じて、障害のある人から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るなどしている。

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。