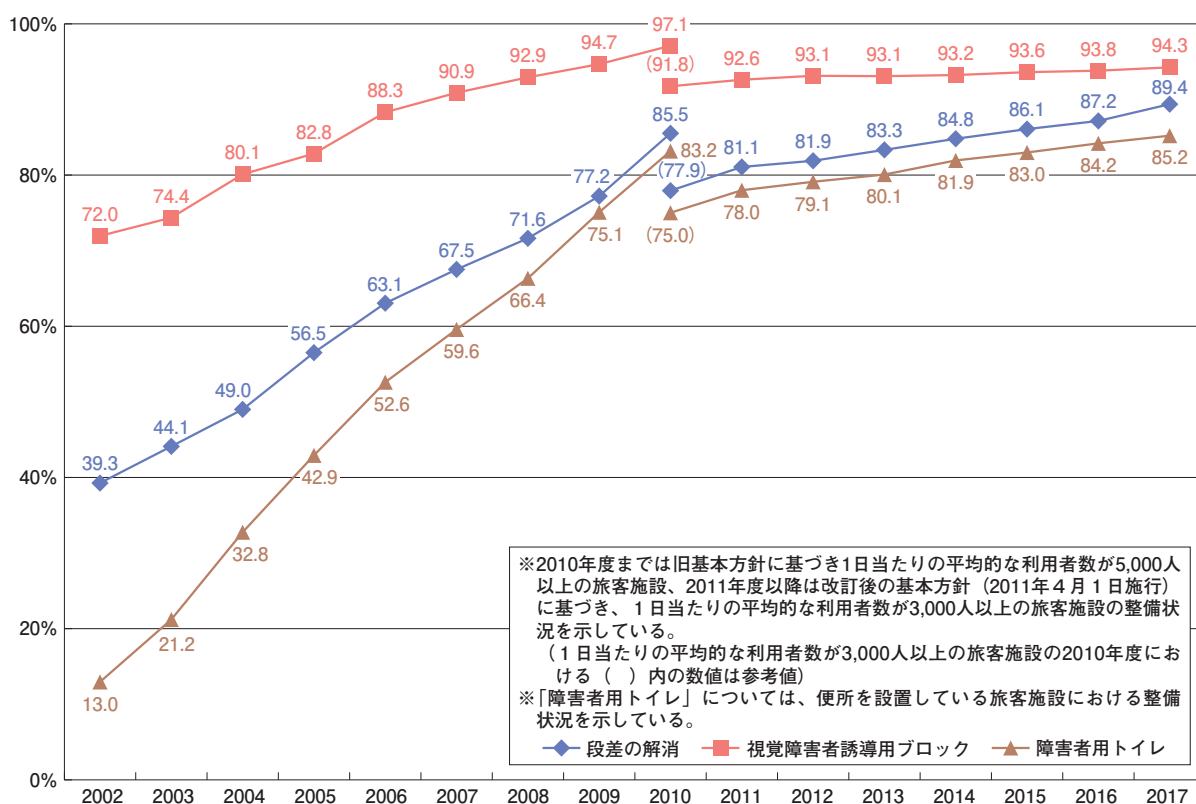


■ 図表4-4 旅客施設のバリアフリー化の状況

	1日当たりの平均利用者数3,000人以上の旅客施設数	2017年度末		1日当たりの平均利用者数3,000人以上かつトイレを設置している旅客施設数	2017年度末 障害者用トイレ
		段差の解消	視覚障害者誘導用ブロック		
鉄軌道駅	3,575	3,192 (89.3%)	3,372 (94.3%)	3,340	2,846 (85.2%)
バスターミナル	47	44 (93.6%)	43 (91.5%)	40	29 (72.5%)
旅客船ターミナル	15	15 (100.0%)	11 (73.3%)	13	12 (92.3%)
航空旅客ターミナル	37	33 (89.2%)	37 (100.0%)	37	36 (97.3%)

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」(2018年)

■ 図表4-5 旅客施設におけるバリアフリー化の推移



注：「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、1日あたりの平均的な利用者数5,000人以上の旅客施設について、2010年までに原則100%バリアフリー化するという目標を設定し、施策を推進してきたが、目標期限が到来したため、基本方針を改正（2011年3月31日告示）し、1日あたりの平均的な利用者数3,000人以上の旅客施設について、2020年度までに原則100%バリアフリー化するという目標を設定した。

資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」(2018年)

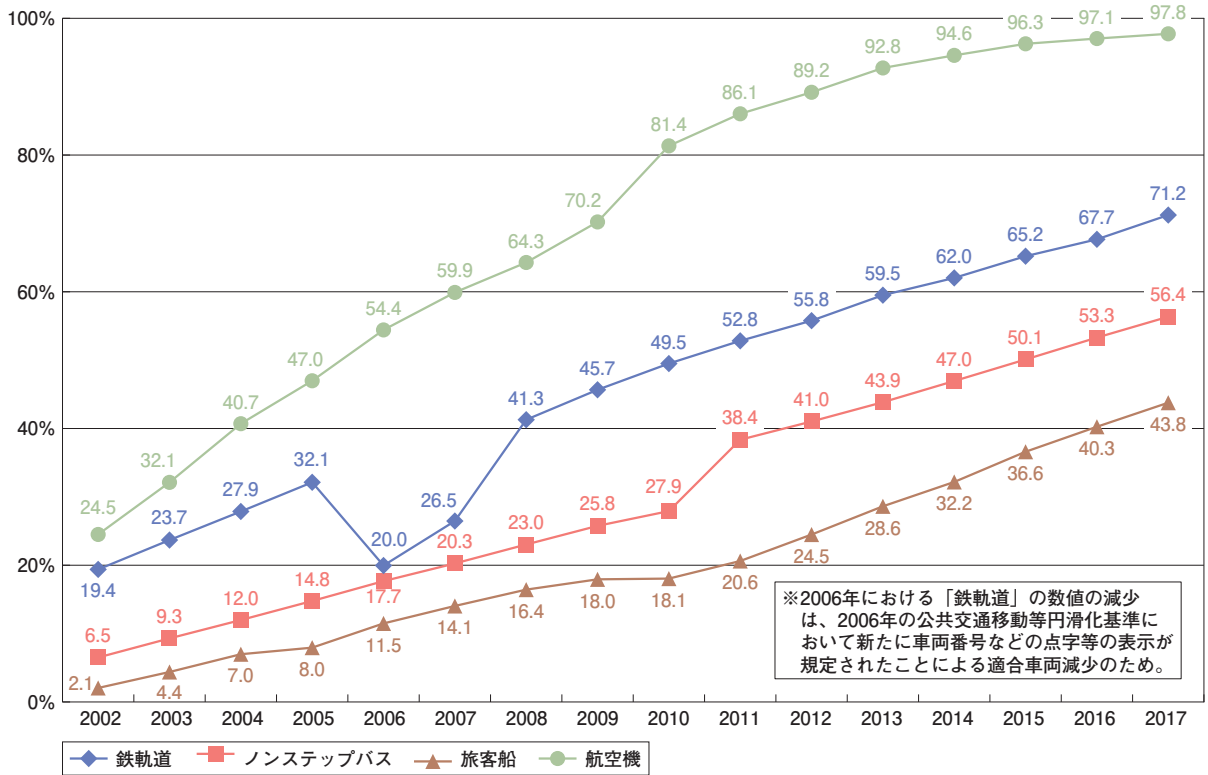
■ 図表4-6 車両等のバリアフリー化の状況

2017年度末		車両等の総数	2017年度末移動等円滑化基準に適合している車両等
鉄軌道車両		52,527	37,420 (71.2%)
バス	ノンステップバス	46,132	26,002 (56.4%)
	リフト付きバス	14,192	834 (5.9%)
旅客船		660	289 (43.8%)
航空機		623	609 (97.8%)

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

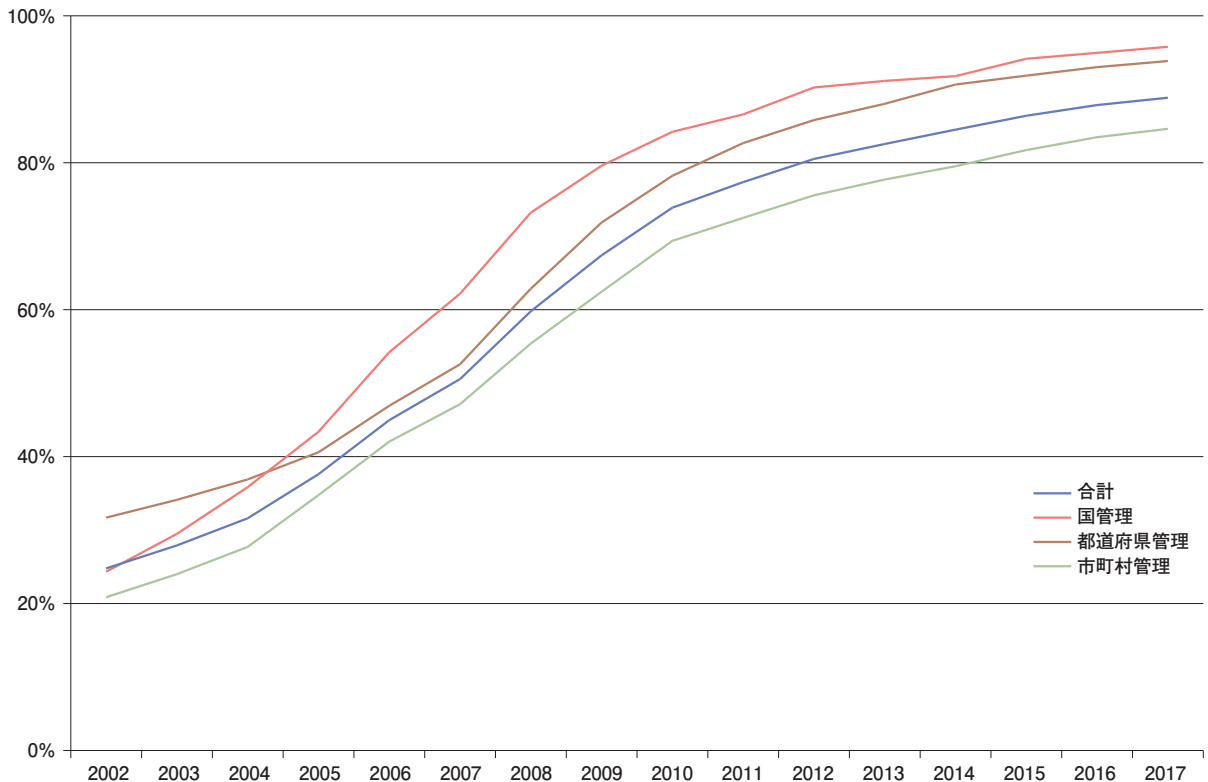
資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」(2018年)

■ 図表4-7 車両等におけるバリアフリー化の推移



資料：国土交通省「移動等円滑化実績等報告書」(2018年)

■ 図表4-8 特定道路のバリアフリー化状況



注：特定道路（※バリアフリー法施行令第2条より）
生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって、国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもの。

資料：国土交通省

6. 安全な交通の確保

(1) 安全かつ円滑な通行の確保

ア 生活道路対策の推進

全交通事故死者に占める歩行者の割合は3割を超えており、歩行者の安全を確保することが重要な課題であることから、障害のある人を含む全ての人が安全に安心して道路を通行できるよう、生活道路等において、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、信号機の新設・改良や、歩道等の整備、車両の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る物理的デバイスの設置等の生活道路対策を推進するとともに、最高速度30km/hの区域規制に加え、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、区域内における速度の抑制や通過交通の抑制・排除を図る「ゾーン30」等の面的かつ総合的な事故抑止対策を推進している。

イ 利用する視点からの歩行空間の整備

歩行空間の整備に当たっては、様々な利用者の視点を踏まえて整備され、整備後も、不法占用や放置自転車のない歩行環境が確保されるよう、行政と住民・企業など地域が一体となった取組を行っていく必要がある。このようなことから、様々な利用する人の視点に立って道路交通環境の整備が行われ、適切な利用が図られるよう、「交通安全総点検」の点検結果を新規整備の際に活用するなど計画段階から住民が参加した整備を推進している。

また、道路を通行する者が適正な交通の方法を容易に理解することができるようにするため作成されている「交通の方法に関する教則」（昭和53年国家公安委員会告示第3号）において、自転車を駐車する際には点字ブロック上及びその近辺に駐車しないようにすべきことを明記している。

ウ 障害のある人等の利用に配慮した信号機等の設置

音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機等の整備を推進している。

■ 図表4-9 バリアフリー対応型信号機の設置状況（2017年度末）

種 類	基 数
高齢者等感応信号機	6,724基
歩行者感応信号機	1,331基
視覚障害者用付加装置	19,680基
音響式歩行者誘導付加装置	3,469基
歩行者支援装置	534基

資料：警察庁

エ 障害のある人等が運転しやすい道路交通環境の整備

障害のある人を含む全ての人が安心して運転できるよう、ゆとりある道路構造の確保や視環境の向上、疲労運転の防止等を図ることとし、道の駅等の休憩施設の整備、付加車線（ゆずり車線）の整備、道路照明の増設を行うとともに、高速道路等のサービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）、自動車駐車場等において障害者用トイレや障害者用駐車スペース等の設置を実施しているほか、信号灯器のLED化、道路標識・道路標示の高輝度化、交

通情報提供装置の整備、道路情報板、情報ターミナル等の道路情報提供装置やそれを支える光ファイバ網等の情報通信基盤の整備を推進している。

また、道路交通法（昭和35年法律第105号）においては、肢体不自由を理由として免許に条件を付された者が、身体障害者標識を表示して普通自動車を運転している場合には、他の運転者は、危険防止のためやむを得ない場合を除いて、その普通自動車に対して幅寄せや割込みをすることが禁止されている。

さらに、同法においては、身体に障害のある歩行者等その通行に支障がある歩行者が道路を横断し、又は横断しようとしている場合において、当該歩行者から申出があったときその他必要があると認められるときは、警察官等その他その場所に居合わせた者は、当該歩行者が安全に道路を横断することができるように努めなければならないこととし、車両等の運転者は、身体に障害のある歩行者等その通行に支障のある者が通行しているときは、その通行を妨げないようにしなければならないこととされている。

聴覚障害のある人の自動車の運転については、補聴器を使用して一定の音が聞こえる人は、補聴器を使用することを条件に、大型自動車、中型自動車、準中型自動車、普通自動車、及び大型特殊自動車（バスやタクシー等の旅客自動車等を含む。）を運転することができる。また、補聴器を使用しても一定の音が聞こえない人は、ワイドミラー、補助ミラー又は後方等確認装置の使用を条件に、準中型自動車又は普通自動車を運転することができる。

なお大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車及び原動機付自転車の免許については、聴力の適性試験が廃止されている。

補聴器を使用しても一定の音が聞こえない人が準中型自動車又は普通自動車を運転する際には、聴覚障害者標識の表示が義務付けられており、聴覚障害者標識を表示した自動車に対する幅寄せや割込みは禁止されている。警察では、聴覚障害者標識に関する広報啓発を行うとともに、聴覚障害のある人が安全に運転できるよう、関係団体と連携し、免許取得時の教習等の充実や周囲の運転者が配慮すべき事項についての安全教育に努めている。

さらに、警察では、高齢者や障害のある人が安全で余裕のある駐車ができるよう、都道府県公安委員会が交付した専用場所駐車標章を掲示した普通自動車に限り、指定された区間・場所に駐車又は停車することができる高齢運転者等専用駐車区間を整備している。

オ 走行音の静かなハイブリッド車等への対策

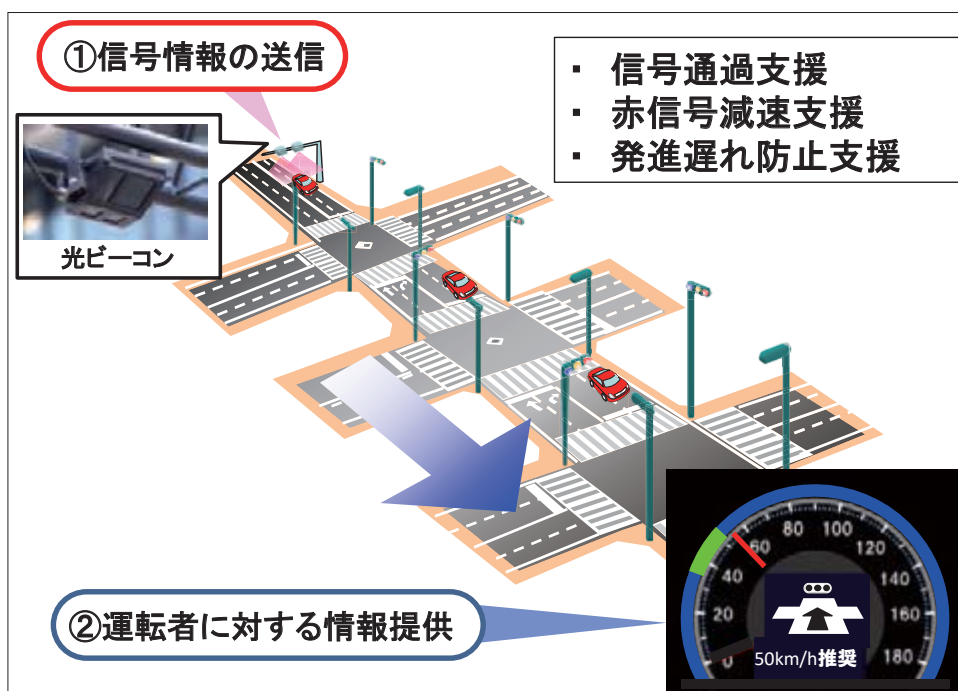
ハイブリッド車や電気自動車は、「音がしなくて危険と感じる」との意見が寄せられていることを受け、国土交通省においては、学識経験者、視覚障害者団体、自動車メーカー等からなる「ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討委員会」の結果を踏まえて、2010年1月に「ハイブリッド車等の静音性に関する車両接近通報装置のガイドライン」を定めるとともに、自動車メーカー等の関係者に周知し、対策の早期普及を促してきた。更に、本ガイドラインを基に、国連において日本が策定を主導してきた国際基準が2016年3月に成立し、同年10月に発効したことに合わせ、ハイブリッド車等に車両接近通報装置を義務付けるため、道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令（平成28年国土交通省令第73号）を公布・施行した。

カ ITSの推進と自動運転の実現に向けた取組

過疎地域等地方における移動手段の確保や、ドライバー不足への対応等が喫緊の課題であることを踏まえ、高齢者、障害者等の安全快適な移動に資するTSPS（信号情報活用運転支援システム）、DSSS（安全運転支援システム）、ETC2.0等のITS（高度道路交通システム）の研究開発及びサービス展開を実施するとともに、高度自動運転システムの開発や、地方、高齢者、障害のある人等向けの無人自動運転移動サービス実現に取り組んでいる。

① TSPS (信号情報活用運転支援システム)

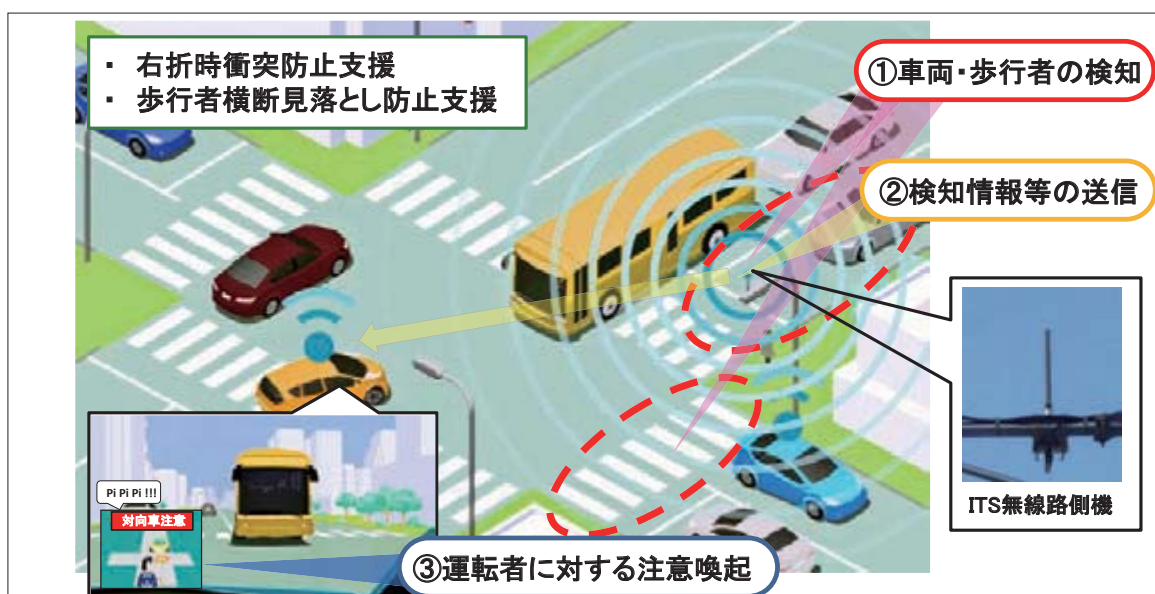
運転者に信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う交通事故の防止等を図っている。



資料：警察庁

② DSSS (安全運転支援システム)

道路に設置された無線機等から運転者へ周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故防止を図っている。



* ITS無線路側機: 車両・歩行者の有無等、周辺の交通状況を、広範囲に連続して提供する装置

資料：警察庁

③ ETC2.0

ETC2.0は、大量の情報の送受信が可能となることや、インターチェンジの出入り情報だけでなく経路情報の把握が可能となることなど、これまでのETCと比べて格段と進化した機能を有しており、道路利用や道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステムである。

2019年2月時点で約357万台がセットアップされており、全国の高速道路上に設置された路側機を活用し、広域的な渋滞情報の提供や、カーブ先の見えない渋滞といった危険な状況の注意喚起など、交通の円滑化と安全に向けた取組を進めている。

また、路側機から収集される速度や利用経路、急ブレーキのデータなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策など、安全な生活道路づくりに取り組んでいる。



資料：国土交通省

(2) 歩行者に対する保護意識の高揚等

運転者に対しては、障害のある人を含む全ての歩行者に対する保護意識の高揚を図るため、関連団体と連携し、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に、障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進している。

(3) 電動車椅子の型式認定

道路交通法上、一定の基準に該当する原動機を用いる身体障害者用の車椅子を通行させている者は歩行者とされるが、2018年度において、その基準に該当する5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、運転適性相談窓口を設け、身体に障害のある人の運転適性について知識の豊富な職員を配置して、運転免許取得に関する相談を行っている。

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ち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ち込み車両による教習の実施や、身体に障害のある人の教習に使用できる車両や取り付け部品の整備、施設の改善等を指導している。

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

■ 図表4-10 条件付運転免許の保有者数（2018年末現在）

条 件	人 数
補聴器の使用	39,882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）	622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	1,205人
身体障害者用車両に限定	193,939人
義手、義足又は装具の条件	3,883人
合 計	239,531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「運転免許統計平成30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、防災対策における高齢者、障害者、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、高齢者や障害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）の改正を实

施した（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）（第1弾改正））。

その後、第1弾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を実施した（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）（第2弾改正））。

イ 要配慮者対策等の推進

第2弾改正を受け、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、第2弾改正においては、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、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」、「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」を作成して公表した。

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、地域防災計画に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、障害のある人が入所する施設等への巡回連絡等による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。

要配慮者利用施設における土砂災害対策については、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第4次社会資本整備重点計画に基づき重点的に実施し、激甚な水害・土砂災害を受けた場合は再度災害防止対策を実施する。あわせて、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、平成29年5月改正。以下「土砂災害防止法」という。）に基づき、土砂災害警戒区域内に位置し、市町村地域防災計画に位置づけられた要配慮者利用施設の管理者等に対し、避難確保計画の作成及び避難訓練の実施を義務づけ、施設利用者の円滑かつ迅速な避難の確保を図っている。

また、土砂災害・全国防災訓練では、住民等が主体となり要配慮者利用施設等が連携し地域の実情にあわせた避難訓練等を重点的に実施している。

土砂災害特別警戒区域における要配慮者利用施設の建築の許可制等を通じて要配慮者等の安全が確保されるよう、土砂災害防止法に基づき基礎調査や区域指定の促進を図っている。

水災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）が改正された。本改正により、市町村地域防災計画に位置づけられた浸水想定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づけられ、水災防止体制の強化を図っている。

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、過去の災害や危険か所、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か所において計画的な治山対策の推進を図っている。

第4章第1節 7. 防災、防犯対策の推進

／総務省

TOPICS**外国人や障害のある人等が利用する施設における避難誘導等の多言語対応等に関する取組の促進**

1 背景

- 多くの外国人や障害のある人等が、ラグビーワールドカップや2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の競技会場、駅・空港及び旅館・ホテルなどの施設を利用することが想定される。
- これらの施設で火災や地震が発生した場合、施設関係者が外国人や障害のある人等に配慮して、災害情報の伝達や屋外への避難誘導を効果的に行うことが必要である。

2 取組概要

- (1) 「外国人来訪者や障害者等が利用する施設における災害情報の伝達及び避難誘導に関するガイドライン」の策定

施設関係者が、デジタルサイネージ(※)やスマートフォンアプリ等を活用し、避難誘導等の多言語化や文字等による視覚化などを行うためのガイドラインを2018年3月に策定したほか、10月には当該ガイドラインのポイントを整理したリーフレットを作成し、各施設における避難訓練の実施等の取組を促進したところである。

※デジタルサイネージとは、ディスプレイなどの電子表示装置を用いて、広告、販売促進、情報提供、空間演出などを行うものをいう。

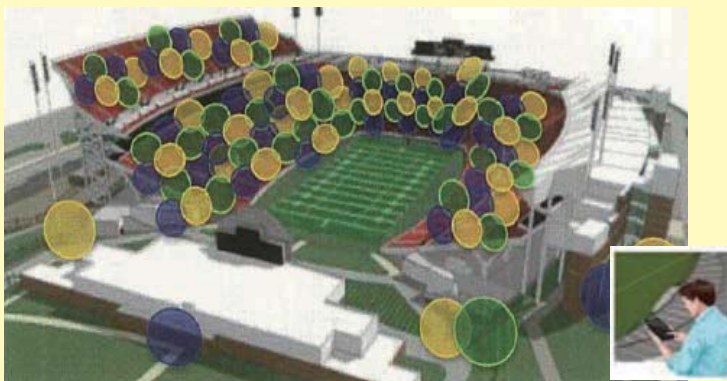
デジタルサイネージ等の活用

スマートフォンアプリ
(翻訳等)の活用ガイドラインのポイントを
整理したリーフレット

- (2) 競技会場におけるICTの利活用の促進

競技会場において、無線LANやデジタルサイネージ等のICTを利活用することで、外国人来訪者や障害のある人等が避難情報等に容易にアクセスできるモデルを2018年度に実証し、競技会場への普及を促進する。

無線LAN等の活用



無線LANのカバーエリアのイメージ
(総務省 スポーツ×ICT タスク
フォース資料から作成)