

# 第4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成立

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）（通称「バリアフリー法」。）が制定されて以来、10年以上が経過した。

こうした中、2020年に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が開催されることとなり、これを契機として、全ての国民が共生する社会、いわゆる「共生社会」の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、「一億総活躍社会」の実現に向けた取組を進めることが必要となっている。

具体的には、公共交通機関についての既存施設を含む更なるハード対策や旅客支援等のソフト対策の一体的な取組や地域の面的なバリアフリー化、ユニバーサル・ツーリズムの推進等が必要となっている。

このような趣旨を踏まえ、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（平成30年法律第32号）（以下「改正バリアフリー法」という。）が2018年5月に成立した。加えて、改正バリアフリー法の施行に向けて、必要な政省令等を公布した（2018年11月1日施行。ただし、一部の規定は2019年4月1日施行。）。

# TOPICS

## バリアフリーに係る制度・仕組みの見直し

2017年3月に、障害当事者も参画した「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を設置し、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「バリアフリー法」という。）及び関連施策の見直しに着手した。同年6月に国土交通省2020年オリンピック・パラリンピック東京大会準備本部「バリアフリーワーキンググループ」において、バリアフリー法及び関連施策の見直しの方向性についてとりまとめ、バリアフリー法の改正に向けた準備を進めた。

当該とりまとめを踏まえ、交通事業者によるハード対策・ソフト対策一体となった取組の推進、バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化、バリアフリー法の適用対象の拡大、利用者へのバリアフリー情報の提供の推進等の措置を講ずること等を内容とした、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（平成30年法律第32号）が2018年5月に成立した。

また、旅客施設、車両等に関して2018年3月に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「公共交通移動等円滑化基準」という。）及びガイドラインを改正し、駅等のバリアフリールート shortest化や大規模駅における複数化の義務付け、利用状況に応じたエレベーターの複数化又は大型化の義務付けなどを行うこととしたほか、2018年9月に公共交通移動等円滑化基準を改正し、航空機に乗降するためのタラップ等の基準を新たに設けた。

### 法律の概要 ※赤字:2018年11月1日施行、青字:2019年4月1日施行

#### ①理念規定／国及び国民の責務

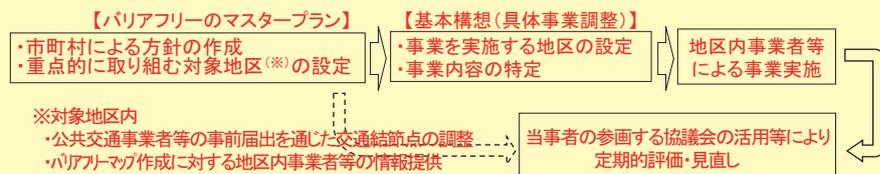
- 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援（鉄道利用者による声かけ等）を明記

#### ②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、ハード・ソフト取組計画※の作成・取組状況の報告・公表  
※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制

#### ③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設  
（協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援）



- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定(承継効)制度及び容積率特例を創設

➡ 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリートイレ整備が容易に

#### ④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- 貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化
- 建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化
- 障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記



【研修の様子(介助の疑似体験)】



【バリアフリー対応のバス(リフト付バス)】



【遊覧船】

国土交通省としては、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京大会」という。）を契機に、共生社会の実現を東京大会の最大のレガシーの一つとすべく、ユニバーサルデザインのまちづくり、心のバリアフリーをはじめとする諸施策に省をあげて取り組んでいくとともに、大会後も見据え、全国各地における高い水準のバリアフリー化を進めていくこととしている。

## 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、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「バリアフリー法」という。）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るとともに、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、2020年度末までの整備目標を定めている。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（平成27年2月閣議決定）においても、バリアフリーをより一層身近なものにすることを目標の1つとして掲げており、これらを踏まえながらバリアフリー化の推進を図っている。

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4-1 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における目標設定

		2020年度末までの目標	
鉄軌道	鉄軌道駅	3,000人/日以上を原則100%	
	ホームドア	約800駅	
	鉄軌道車両	約70%	
バス	バスターミナル	3,000人/日以上を原則100%	
	乗合バス車両	ノンステップバス	約70%
		リフト付きバス等	約25%
貸切バス車両	約2,100台		
船舶	旅客船ターミナル	3,000人/日以上を原則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50%	
航空	航空旅客ターミナル	3,000人/日以上を原則100%	
	航空機	原則100%	
タクシー	福祉タクシー車両	約44,000台	
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	原則100%	
都市公園	移動等円滑化園路	約60%	
	駐車場	約60%	
	便所	約45%	
路外駐車場	特定路外駐車場	約70%	
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック	約60%	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置している信号機等	原則100%	

資料：国土交通省

### （1）基本理念

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（平成30年法律第32号）（以下「改正バリアフリー法」という。）において、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新たに明記された。

## (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、鉄軌道、バス、福祉タクシー、旅客船、航空機が含まれ、これらの車両等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、改正バリアフリー法においては、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が、施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制等を盛り込んだハード・ソフト取組計画を毎年度作成し、国土交通大臣に提出するとともに、その取組状況の報告・公表を行うよう義務付ける制度を新たに設けた。

## (3) 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

改正バリアフリー法において、市町村は、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、移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本構想を作成するよう努めることとされた。また、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新たに明記された。

移動等円滑化促進方針及び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

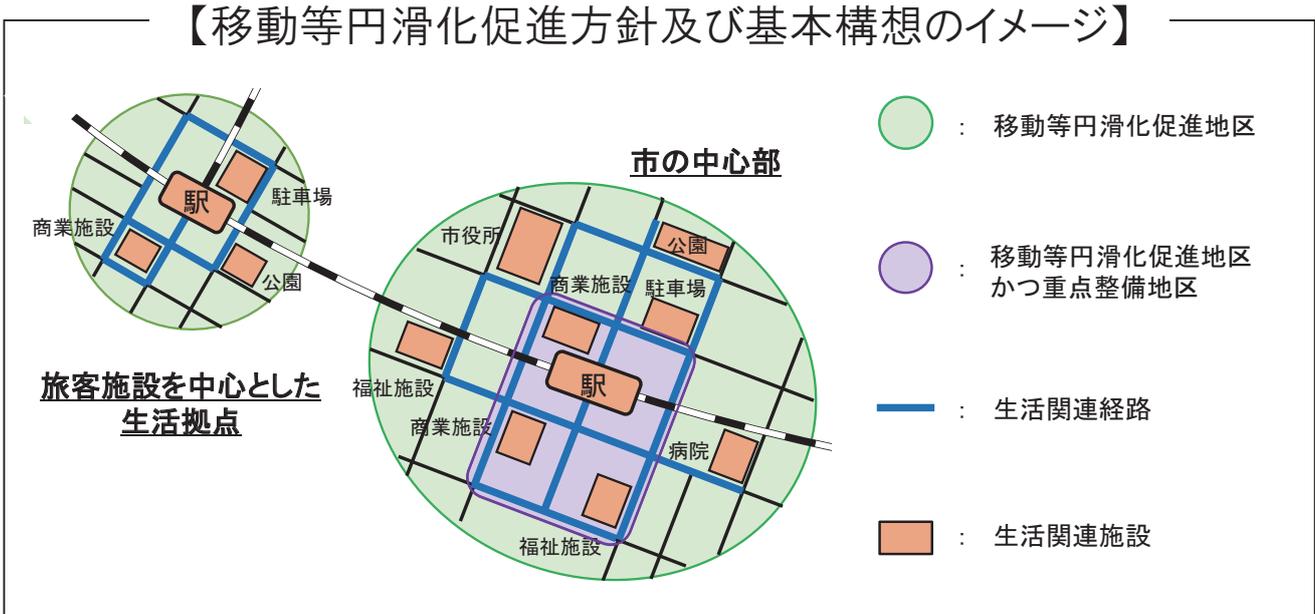
移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成の際、高齢者や障害のある人などの計画段階からの参加の促進を図るため、作成に関する協議等を行う協議会制度を法律に位置づけている。この協議会は、高齢者や障害のある人、学識経験者その他市町村が必要と認める者で構成され、基本構想の作成の際は、特定事業の実施主体も構成員として必要となる。

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基本構想作成提案制度

移動等円滑化促進方針及び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提案制度を設けている。

■ 図表4-2 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、改正バリアフリー法においては、「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、障害者等に対する支援（鉄道利用者による声かけ等）を明記した。

##### 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の参加の下、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づけている。この考え方を踏まえ、改正バリアフリー法では、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旨が規定された。これを受け、国土交通省では、2019年2月に「移動等円滑化評価会議」として第1回目の会議を開催した。

# TOPICS

## 心のバリアフリーの推進

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「バリアフリー法」という。）に基づき、駅などのハードの整備に加え、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。これまでも、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。

2018年5月に成立した高齢者、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（平成30年法律第32号）において、国及び国民の責務として、「高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援」を新たに明記している。

この改正を踏まえ、バリアフリー教室の開催を一層充実させること、2020年東京大会に向けて、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、障害のある人等への接遇を的確に行うため、交通事業者向けのガイドラインを新たに作成し、より実践的な研修が行われるようモデルとなる研修プログラムを作成し、交通事業者等による実施の推進を図ることとしている。また、観光事業者向けでは、「高齢の方・障害のある方などをお迎えするための接遇マニュアル（宿泊施設編／旅行業編／観光地域編）」を作成し、観光関係団体による研修等で活用されているところである。

EV優先マーク(例)



声かけ・サポート運動



声かけ・サポート運動 (商工会議所の取組例)



ベビーカーキャンペーン



トイレ利用のマナー向上



### 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 公共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、改良住宅及び公社賃貸住宅について、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は、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」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35S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、住宅の長期優良化に資するリフォームと併せて行うバリアフリーリフォーム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4-3 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
2004年	132	2,157
2005年	128	1,282
2006年	107	1,663
2007年	66	686
2008年	70	537
2009年	102	674
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

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（2008年8月以前は10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、障害のある人をはじめ全ての人が、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

すべての人に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（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の総ストックのうち、移動等円滑化基準に適合しているものの割合：約59%（2017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、誘導すべき基準（建築物移動等円滑化誘導基準）を定めており、同基準を満たし、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、認定特定建築物等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する助成制度（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

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、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）は、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り、一般の人だけでなく、視力の低下した高齢者や障害のある人、さらに外国人等でも容易に理解することができ、文字や言語に比べて優れた情報提供手段である。

JIS Z8210について、2015年5月には「ベビーカーが利用できる施設を表示する図記号」及び、「ベビーカーの使用を禁止する場合に表示する図記号」を追加し、併せて、当該図記号の使用方を参考に記載するための改正を行った。また、2016年3月にも改正し、「土石流注意」等、2つの注意図記号及び「洪水／内水氾濫」等、5つの災害種別一般図記号を追加した。2020年の東京オリンピック・パラリンピックを契機に外国人観光客の増加が見込まれることから、外国人観光客などにも、より分かりやすい図記号にするため、2017年7月にも改正し、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分かりにくい人が周囲に支援が求めやすくする「ヘルプマーク」の図記号を新たに追加した。

災害種別避難誘導標識システムについては、2014年9月に制定した「津波避難誘導標識システム」のJIS Z9097を基に、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にも素早く安全な場所に避難することが可能になるように、避難場所までの道順や距離についての情報を含んだ標識を、避難場所に至るまでの道のりに一連のものとして設置する場合に考慮すべき事項について規定したJIS Z9098を2016年3月に制定した。また、同年10月にこれらをISO(国際標準化機構)に提案した。

## 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。

# TOPICS

## ホテル・旅館、観光地のバリアフリー化

ホテル・旅館のバリアフリー化については、2017年3月に「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（以下「建築設計標準」という。）」を改正し、国土交通省のホームページに公開したところである（URL：http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku\_house\_fr\_000049.html）。

本改正においては、車いす利用者用客室だけでなく、一般客室におけるバリアフリー化も促進するため、バリアフリーに配慮した一般客室の設計標準を追加するとともに、既存客室の様々な制約を解決しながら改修を進めるため、合理的・効果的なバリアフリー改修方法を提示した。また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機に、障害のある人等がより円滑にホテル・旅館を利用できる環境を整備するため、ホテル等のバリアフリー客室数の基準の見直しについて、2017年12月に設置した検討会において検討を開始し、2018年6月の取りまとめを踏まえ、2018年10月、ホテル・旅館のバリアフリー客室基準を改正した。さらに、ホテル・旅館におけるバリアフリー化を促進するため、2018年9月に建築設計標準の改正に向けた検討会を設置し、2019年3月に建築設計標準の改正を行った。また、2018年8月に「宿泊施設におけるバリアフリー情報発信のためのマニュアル」を作成・公表した。

さらに2017年度補正予算において、旅館・ホテル等におけるバリアフリー化への改修の支援制度を創設した。

観光地のバリアフリー化については、観光地のバリアフリー情報の提供促進に向けて、バリアフリー指標の評価を行うマニュアルの作成を進め、利用者が各観光地のバリアフリー評価結果を手軽に比較できるように、2019年度からポータルサイト等による一元的な情報提供を実現することを目指している。

### 【ホテル・旅館】

- ホテル・旅館における一般客室を含めた適切な対応を推進するため、2018年9月から、建築設計標準の見直しの検討を開始し、2019年3月に改正した
- 宿泊施設におけるバリアフリー情報発信のためのマニュアルを2018年8月に公表
- 旅館・ホテル等の宿泊事業者が実施する宿泊施設のバリアフリー化のための改修等を支援

#### 建築設計標準の見直し

##### 現状の課題

- ① 複数の車椅子利用者用客室に対するニーズ
- ② バリアフリー客室の稼働率が低い
- ③ バリアフリー客室の快適性・デザイン性等、設計上の配慮が必要
- ④ 多様なニーズ(広さ、設備、価格等)に対応した客室が不足
- ⑤ バリアフリーに配慮した一般客室が少ない
- ⑥ 段差解消などの共用部のバリアフリー化やソフト面での対応が必要

##### 主な改正事項

- 1 車椅子利用者用客室設置数の基準見直し（2018.10.19公布、2019.9.1施行）の反映**
  - 床面積2,000㎡以上かつ客室総数50室以上のホテル又は旅館を建築する場合に必要な車椅子利用者用客室の設置数を「1室以上」から「建築する客室総数の1%以上」に改正
- 2 多様なニーズや宿泊施設の特徴に対応した客室モデルのバリエーションの追加**
  - ホテル・旅館のバリアフリー化に向けた建築計画の手順・要点の充実
  - 車椅子利用者用客室と一般客室のバリアフリー対応の水準とモデル例の見直し
  - 客室内又は共用廊下の段差解消による車椅子利用者用客室の改修モデルの追加
  - 開き戸又は引き戸の有効幅員等の解説の追加
- 3 各客室に共通する整備及びソフト面の工夫、共用部分に関する配慮事項の追加**
  - 各客室に共通する整備及びソフト面の工夫に関する配慮事項の追加
  - ホテル・旅館における共用部分の配慮事項の追加
- 4 新築・改修、ホテル・旅館、水廻りの構成等の各特徴に応じた、多様な優良事例の追加**
  - ホテル・旅館の優れた設計事例を選定し、幅広い設計情報等の提供（積極的なバリアフリー対応の取組方法、きめ細やかな設計上の配慮事項、魅力ある施設づくりにつながるバリアフリー改修、既存建物からの用途変更に伴うバリアフリー改修等）
  - ソフト面も含めたバリアフリー対応が充実されている事例紹介（情報伝達手段、貸し出し等）

### 【観光地】

- 観光地のバリアフリー情報提供促進について、年度内に評価マニュアルを作成するほか、2019年度にポータルサイト等による一元的な情報提供の実現を目指す
- 観光事業者向け接遇マニュアルについて、2017年度に作成し、各業界の実施する研修等で活用できるよう公表

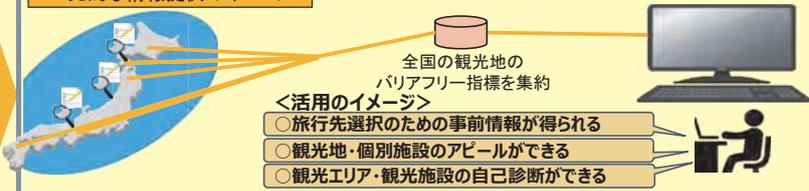
<観光地のバリアフリー情報提供の促進>

#### 観光地の調査

拠点駅等からの観光地アクセス、周辺施設、宿泊施設等の現状調査を実施し評価指標を作成。



#### 一元的な情報提供のイメージ



第4章第1節 4. 建築物のバリアフリー化の推進

／国土交通省

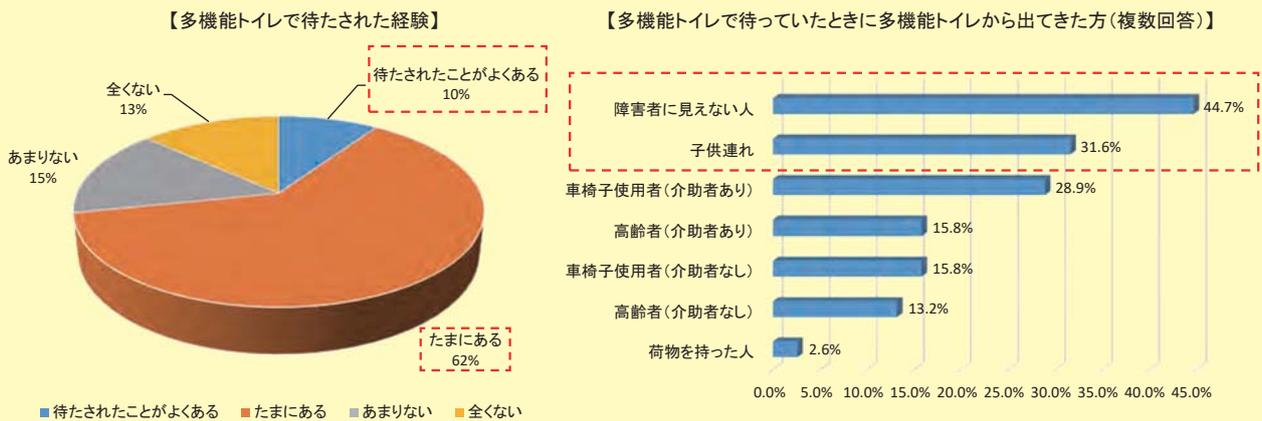
TOPICS

公共交通機関・建築物等のトイレのバリアフリー化

高齢者、障害のある人等の社会参加や外出等の機会をさらに促進するためには、高齢者、障害のある人等が支障なくトイレを利用できる環境を整備することが重要である。このため、「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（以下「建築設計標準」という。）」では多機能トイレへの利用集中を避けるため、施設の用途や利用状況を勘案し、必要な各設備（オストメイト用設備や乳幼児連れに配慮した設備等）を個別機能トイレへ分散することを促進する「建築設計標準」の改正を2017年3月に行ったところである。

また、公共交通機関のトイレについても多機能トイレの機能分散を進めるため、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に関する基準（平成18年国土交通省令第111号）の改正及び公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン（旅客施設編）の改訂を2018年3月に行った。さらに、多機能トイレについて、真に必要な人が必要ときに使用できるように、多機能トイレ利用マナー啓発キャンペーンを実施し、公共交通事業者、空港ターミナル会社、高速道路会社、地方公共団体等の協力の下、ポスターの一斉掲示及びチラシの配布、また、公式ツイッター等を活用し、キャンペーンの周知やマナー啓発の声かけを行った。

多機能トイレについて利用者の困りごと(2019年アンケート調査結果から)



※車椅子使用者のうち、72%の方が、多機能トイレで待たされた経験がある。 ※待たされた車椅子使用者のうち44.7%が障害者に見えない人、また、31.6%の方が子供連れの人が多機能トイレから出てくることを経験

建築設計標準の改正(多機能トイレの機能分散)

