

TOPICS(トピックス)(20)

公共交通機関・建築物等のトイレのバリアフリー化

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

高齢者、障害のある人等の社会参加や外出等の機会を更に促進するためには、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。これまで整備が進められてきた多機能トイレでは、近年利用者の集中により、車椅子使用者など真に必要な方が必要な時に利用できない問題が生じている。こうした問題に対応するため、国土交通省では、2011年度に「多様な利用者に配慮したトイレの整備方策に関する調査研究」を実施し、各種ガイドラインの改正によるトイレの機能分散の推進やトイレの利用マナー啓発等により、多機能トイレの利用集中を解消するための取組等を推進してきたところである。

また、2020年5月に「バリアフリー法」が改正され、高齢者、障害者等の円滑な利用のために配慮が必要な施設や設備について、国、地方公共団体、施設設置管理者、国民に適正利用を推進することの責務が課されたことに伴い、トイレの利用環境を整備していくことの重要度は更に増している。

こうしたことから、近年のトイレにおける機能分散の推進等によるトイレの整備状況の変化や、「バリアフリー法」の改正の趣旨等を踏まえ、改めてトイレの整備状況や利用状況の実態を把握し、対応を検討するための検討会を2020年度に開催した。

本検討会では、施設整備やバリアフリーデザインに精通した有識者、当事者団体等、施設設置管理者等及び地方公共団体を委員、トイレに関する知見を有する関係者をオブザーバーとして参画いただき、車椅子使用者用便房等の機能分散の推進に必要な考え方や多様な利用者特性への対応等について、「共生社会におけるトイレの環境整備に関する調査研究 報告書」として取りまとめた。取りまとめの内容を踏まえ、各移動等円滑化ガイドライン等への反映やポスターの一斉掲示、バリアフリー教室における高齢者障害者等用施設等の適正利用に関する講座の開催といった「高齢者障害者等用施設等の適正利用推進キャンペーン」の実施等により、施設設置管理者や利用者等への周知を行い、適正利用を推進していく。

共生社会におけるトイレの今後のあり方について(とりまとめ) 国土交通省

今後の車椅子使用者用便房等のトイレ整備のあり方と適正利用の推進について

■ 今後のトイレ整備に求められる基本的な内容

(1) 車椅子使用者用便房等の機能分散の推進に必要な考え方

- 機能分散の対象として、乳幼児連れ用設備やオストメイト用設備を一般トイレ内に設置することを推進。
- トイレブロック単位での機能分散が難しい場合、施設全体での整備や近隣の公共施設との連携も有効。
- 車椅子使用者用便房等の利用集中の一因である一般トイレの混雑解消のため、適正な一般便房数の確保が望ましい。

(2) 多様な利用者特性への対応

- 大型の電動車椅子でも利用でき、介助用の大型ヘッドを設置した広めの便房を1以上整備することを推進。
- 同行者との利用や、異性介助の視点等を踏まえた男女共用で利用可能なトイレ空間の整備の推進。
- 利用者の動きを想定した乳幼児連れ用設備（ヘビーチェア、おむつ交換台等）の配置等の実施。
- 一般便房の利用意向がある視覚障害者等や、感覚過敏などの多様な利用者の特性に配慮した整備の実施。

(3) 多様な利用者が必要とする設備・機能の有無・位置に関する情報提供の推進

- 施設内でのトイレの整備状況等について、ウェブサイト等による施設利用における事前情報の提供が必要。
- 施設全体の位置関係を示すフロアマップ等によるトイレの位置・利用可能な設備等の情報提供が重要。
- ICTの活用等による利用集中の解消を目的とした一般トイレも含めた選択肢の情報提供を推進。

■ 車椅子使用者用便房等の適正利用の推進

(4) 適正利用の推進に向けた広報啓発・教育等の充実

- 機能分散の状況に合わせて、当該便房の対象を明確にしたり、適正利用の配慮が必要な高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）であることを示すとともに、設置された設備等をピクトグラム等で明示することが望ましい。
- 「急を要するなどやむを得ない場合を除き、必要な方以外は利用を控える」といった「基本的な考え方」に基づいた適正利用の広報啓発が必要。
- 機能分散の考え方を事業者や利用者へ周知する等、利用者の行動を定着させる教育活動等の取組が必要。

各種ガイドライン等への反映

広報啓発・教育ツールの充実

資料：国土交通省

5. 公共交通機関、歩行空間等のバリアフリー化の推進

(1) 公共交通機関のバリアフリー化

ア 法令等に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

① 「バリアフリー法」に基づく公共交通機関のバリアフリー化の推進

公共交通機関のバリアフリー化については、2000年11月に施行された「旧交通バリアフリー法」に基づく取組が行われてきたが、「バリアフリー法」においても、公共交通事業者等に対して、鉄道駅等の旅客施設の新設、大規模改良及び車両等の新規導入に際し、当該構造及び設備について、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第111号。以下本章では「公共交通移動等円滑化基準」という。）への適合を義務付けている。また、2020年5月に「バリアフリー法」を改正し、2021年4月より、「バリアフリー法」に基づき整備された旅客施設及び車両等において、バリアフリー設備の機能を十分に発揮するために職員の操作等の役務の提供が必要な場合には、公共交通事業者等に対して当該役務を提供すること（いわゆる「ソフト基準」の遵守）が義務付けられることとなった。さらに、既設の旅客施設・車両等についても「公共交通移動等円滑化基準」に適合させるよう努めなければならないこととしている。

② 旅客施設に関するガイドラインの整備

公共交通機関の旅客施設のバリアフリー整備内容等を示した「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂版を2022年3月に公表し、整備のあり方を具体的に示すことで、利用者にとって望ましい旅客施設のバリアフリー化を推進している。

③ 車両等に関するガイドライン等の整備

公共交通機関の車両等のバリアフリー整備内容等を示した「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂版を2022年3月に公表し、整備のあり方を具体的に示すことで、利用者にとってより望ましい車両等のバリアフリー化を推進している。

また、「旅客船バリアフリーガイドライン」の改訂版を2021年11月に公表し、障害のある人等を始めとした多様な利用者の多彩なニーズに応え、全ての利用者がより円滑に旅客船を利用できるようなバリアフリー化の指針として、その望ましい整備内容等を示している。

④ 役務の提供の方法に関するガイドライン

公共交通機関の旅客施設及び車両等に整備されたバリアフリー設備を使用した役務の提供の方法等を示した「公共交通機関の役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂版を2022年3月に公表し、役務の提供の方法のあり方を具体的に示すことで、利用者にとってより望ましいソフト面のバリアフリー化を推進している。

イ 施設整備及び車両整備に対する支援

① 鉄道駅等旅客施設におけるエレベーター等の施設の整備に対する助成及び融資

「都市鉄道整備事業」及び「地域公共交通確保維持改善事業」などにおいて、鉄軌道駅等のバリアフリー化に要する経費の一部補助を実施している。

また、地方公営企業の交通事業のうち、地下鉄事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。

② 障害のある人にやさしい車両の整備についての助成及び融資

ノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー、低床式路面電車（LRV）等の導入

に対して、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」などにおいて経費の一部補助を行っている。

なお、地方公営企業の交通事業のうち、バス事業及び路面電車事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。また、ノンステップバス、リフト付きバス及びユニバーサルデザインタクシーに係る自動車重量税及び自動車税環境性能割の特例措置が講じられているほか、低床式路面電車（LRV）に対する固定資産税の特例措置が講じられている。

③ 共有建造における国内旅客船のバリアフリー化の推進

バリアフリーの高度化・多様化に資する船舶（車椅子対応トイレ、エレベーター等障害のある人等の利便性及び安全性の向上に資する設備を有する船舶）を建造する場合に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度が活用されている。

なお、地方公営企業の交通事業のうち、船舶事業のバリアフリー化を含む建設改良事業に対する財政融資及び地方公共団体金融機構の融資制度が設けられている。

(2) 歩行空間等のバリアフリー化

ア 福祉のまちづくりの推進

障害のある人が自立して生活し、積極的に社会参加していく上で、まち全体を障害のある人にとって利用しやすいものへと変えていくことの重要性が、近年、広く認識されるようになってきている。このため、幅の広い歩道の整備や建築物の出入口の段差の解消、鉄道駅舎のエレベーターの設置やホームドア等の転落防止設備の導入、音響信号機等の整備等による障害のある人の円滑な移動の確保、公園整備等による憩いと交流の場の確保等、福祉の観点も踏まえた総合的なまちづくりが各地で進められている。

国土交通省においては、「バリアフリー法」に基づき、公共交通機関、建築物、道路等の一体的・連続的なバリアフリー化を推進している。

このほか、福祉のまちづくりへの取組を支援するため、以下のような施策を実施している。

① 公共交通機関の旅客施設等を中心としたまちのバリアフリー化の推進

障害のある人が介助なしに外出し、公共交通機関を利用できるようにするためには、歩行者交通、自動車交通、公共交通が連携し、一連の円滑な交通手段を確保することが必要である。このため、駅等の交通結節点において駅前広場やペDESTリアンデッキ、自由通路等を整備するとともに、エレベーター、エスカレーター等の歩行支援施設の整備を行っている。

さらに、障害のある人等に配慮した活動空間の形成を図り、障害のある人等が積極的に社会参加できるようにするために、快適かつ安全な移動を確保するための動く通路、エレベーター等の施設の整備や障害のある人等の利用に配慮した建築物の整備等を行う「バリアフリー環境整備促進事業」を実施している。

② 農山漁村における生活環境の整備

農林水産省においては、障害のある人に配慮した生活環境の整備を図るため、「農山漁村地域整備交付金」や「農山漁村振興交付金」等により農山漁村地域における広幅員歩道の整備や段差の解消等について支援している。

③ 普及啓発活動の推進

最近における地方公共団体の動きとしては、総合的なまちづくりを効果的に進めるために、福祉のまちづくりに関する条例の制定など制度面の整備が行われるとともに、事業面においても、ユニバーサルデザインによるまちづくり（全ての人にやさしいまちづくり）が行われている。

総務省では、地方公共団体が行う障害のある人、高齢者、児童等全ての人自立していきいきと生活し、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（NPO法人）等の活動の活性化を推進する地方公共団体の取組に要する経費に対して、普通交付税措置を行うとともに、ハード事業として、ユニバーサルデザインによるまちづくり、地域の少子高齢化社会を支える保健福祉施設整備、共生社会を支える市民活動支援のための施設整備等に対して、地域活性化事業債等により財政措置を講じている。

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、国土交通省では主に小・中学校生を対象とした「バリアフリー教室」を開催している。

バリアフリー教室

高齢者や障害のある人の自立と社会参加を促進するためには、高齢者や障害のある人等が公共交通機関等の施設を円滑に利用できるようにすることが必要であるが、バリアフリー施設の整備といったハード面の対応だけでなく、国民一人一人が高齢者や障害のある人等の移動制約者を見かけた際に進んで手を差し伸べる環境づくりといったソフト面の対応も重要である。

このため、多くの国民が高齢者や障害のある人等に対する基礎的知識を学び、車椅子利用体験や視覚障害者疑似体験・介助体験等を行うことを通じて、バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者や障害のある人等に対して自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指すことを目的として、全国各地で「バリアフリー教室」を開催している。

2021年度には、全国で128件の「バリアフリー教室」を開催し、約6,600人の参加を得た。小中学生を始めとした児童・生徒や、鉄道やバスといった公共交通関係事業に関わる現場職員等、様々な方にご参加いただいております。本教室が高齢者・障害のある人等の移動制約者に対する理解とボランティアに関する意識啓発の一助となっている。



視覚障害者疑似体験



車椅子介助体験

資料：国土交通省

TOPICS(トピックス)(22)

鉄道におけるバリアフリー化

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

また、特急車両についても、新幹線車両と同様に、障害当事者団体、鉄道事業者等からなる意見交換会において議論を重ねた結果、2023年4月より新造された車両に対して、新幹線と同水準の車椅子用フリースペースを備えることが義務付けられた。

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

この整備目標の達成に向け、都市部においては、利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める鉄道駅バリアフリー料金制度（2021年12月創設。2023年3月末時点で16社より届出）の活用や、地方部における支援措置の重点化として市町村が作成する基本構想に位置付けられた鉄道駅のバリアフリー設備の整備に係る補助率を最大1/3から最大1/2に拡充すること等により、全国の鉄道駅のバリアフリー化を加速化していくこととしている。

関東圏において、2023年3月より「Suica」・「PASMO」による障がい者割引が適用される新たなICカードサービスが開始された。

第1種身体障害者または第1種知的障害者の大人の利用者と、障がい者本人を介護する任意の1名の利用者は、本人用・介護者用カードを同時かつ同一行程で利用する場合に、自動改札機において割引運賃が自動精算されることとなった。

◆鉄道駅における主な整備内容



段差の解消（エレベーター）



バリアフリースイトイレの整備



駅ホームからの転落防止対策（ホームドア）

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は、適切な土地利用や公共施設の配置を行うとともに、障害のある人に配慮した道路、公園等の都市施設の整備、「土地区画整理事業」や「市街地再開発事業」などの面的な都市整備を着実に進めていることがあげられる。

市町村が具体的な都市計画の方針として策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)」の中に、まちづくりにおける高齢者や障害のある人等への配慮を積極的に位置付けることも考えられる。

全国の都市の再生を効率的に推進する観点から、地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施するため、「都市再生整備計画」に基づく事業(都市再生整備計画事業)に対して、「社会資本整備総合交付金」による支援を行っている。さらに、「都市再生整備計画」に基づく事業のうち「立地適正化計画」に位置付けられた誘導施設や公共公益施設整備等に対して集中的に支援する制度として「都市構造再編集中支援事業」を2020年度に創設している。これらの制度の活用により、全国各地において、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化、持続可能で強靱な都市構造への再編に向けた取組が進められており、その一環として、バリアフリー化等を通じて、安心・快適に過ごせるまちづくりが多く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、通常の助成対象に加え、共用通行部分整備費、駐車場整備費等を助成対象とするとともに、社会福祉施設等と一体的に整備する場合の整備費に関する助成額の割増を実施しており、これにより、再開発ビルへの社会福祉施設等の円滑な導入を促している。

また、バリアフリー化等に対応した施設建築物を整備する場合に生じる付加的経費について、別枠で補助を行っている。

ウ 歩行空間のバリアフリー化

移動は就労、余暇等のあらゆる生活活動を支える要素であり、その障壁を取り除き、全ての人が安全に安心して暮らせるよう歩道、信号機等の交通安全施設等の整備を推進している。

「バリアフリー法」に基づき、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者や障害のある人を始めとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間のバリアフリー化を推進している。また、整備に当たっては、「バリアフリー法」を踏まえて、駅構内、病院など公共的施設のバリアフリー化やノンステップバスの導入等と連携して整備を行っている。

また、「移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」(平成18年国土交通省令第116号)に基づく道路の整備や管理を行うに当たり必要な考え方を示した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を周知し、道路のユニバーサルデザイン化を推進している。

さらに、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等については、2025年度までに、原則として全ての当該道路において、バリアフリー対応型信号機等の設置等の移動等円滑化を実施するとともに、特に、当該道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障害のある人の移動上の安全性を確保することが特に必要であると認められる部分に設置されている信号機等の移動等円滑化については、2025年度までに、原則として全ての当該部分において、音響信号機の設置及びエ

スコートゾーンの設置を行うことを目標としており、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 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、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（2021年度末現在の特定路外駐車場のバリアフリー化率：71.0%）。

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、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。

(3) 移動支援

ア 福祉タクシー等の普及促進

障害のある人等の輸送をより便利にするため、「地域公共交通確保維持改善事業」により福祉タクシー車両の導入等に対して経費の一部補助を行うなど、福祉タクシーの普及促進を図っている。

また、バス事業者、タクシー事業者のみによっては十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、移動手段の確保のために必要であると地域の関係者による協議が調った場合には市町村や特定非営利活動法人（NPO法人）等による自家用車を使用した福祉有償運送を可能としている。これらにより、福祉タクシーと福祉有償運送がそれぞれ多様なニーズに応じて輸送を提供し、障害のある人等の外出が促進されることが期待される。

また、屋外での移動が困難な障害のある人について、外出のための支援を行うことにより、地域における自立生活及び社会参加を促すため、「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律」（平成17年法律第123号）に基づく「地域生活支援事業」において、各市町村が地域の特性や利用者のニーズに応じて、個別支援型、グループ支援型及び車両移送型など柔軟な形態で、ガイドヘルパーの派遣などのサービスを提供する「移動支援事業」を実施している。

イ 移動支援システムの規格開発

障害のある人等がITを活用して社会・経済に積極的に参画できる環境を整備するため、2004年度に「高齢者・障害者配慮設計指針－移動支援のための電子的情報提供機器の情報提供方法（JIS T0901）」を制定した。

ウ 障害のある人に対する運賃・料金割引

鉄道、バス、タクシー、旅客船、航空等の各公共交通機関では、身体障害者手帳の交付を受けた身体に障害のある人、療育手帳の交付を受けた知的障害のある人及び常時介護を要するこ