

# 国土交通省におけるバリアフリー関係の 取り組み事例について

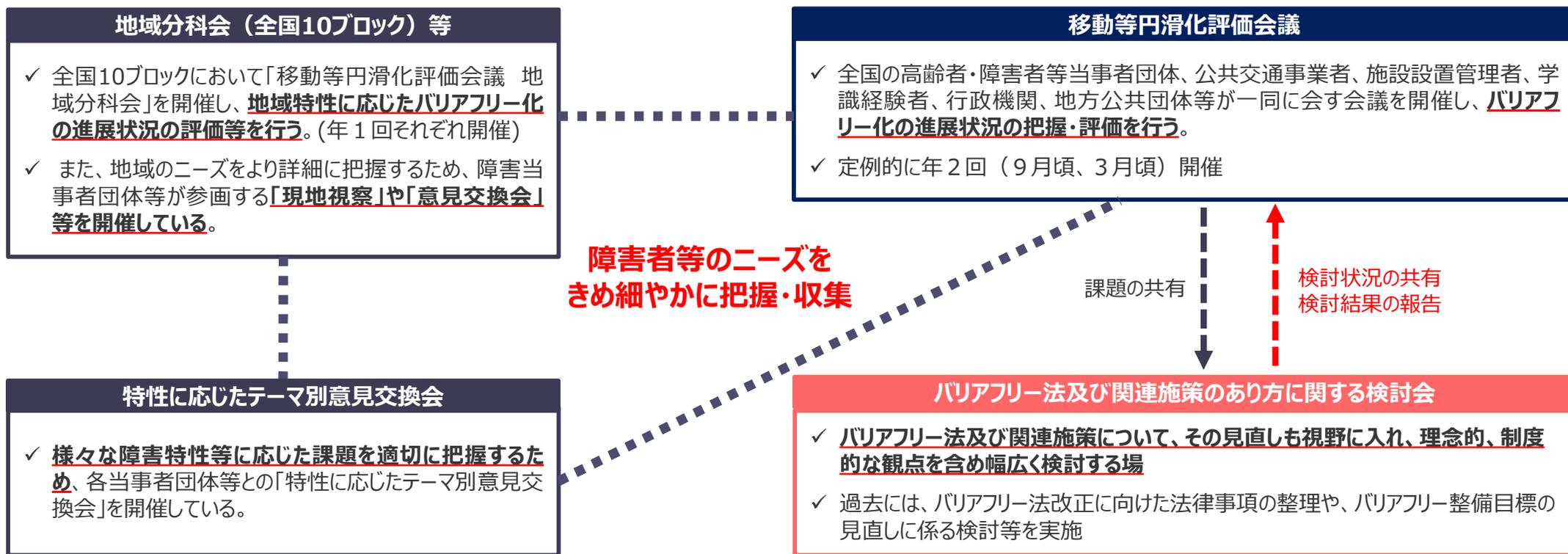
---

# 「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」について

---

- バリアフリー整備目標（第三次）の期限が令和7年度までとなっていること、また、令和2年改正バリアフリー法に基づく法施行状況の検討時期（法施行後5年を経過した時点）が令和7年度中に到来することを踏まえ、令和6年度早期に「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を開催し、学識経験者、障害当事者団体及び事業者団体等の参画の下、約1年程度かけてバリアフリー法及び関連施策について議論を行うことを検討。

## <参考1：移動等円滑化評価会議等との関係性について>



## <参考2：あり方検討会の開催スケジュール（想定）>

令和6年5～6月：第1回  
（キックオフ、論点提示）

令和6年9～10月：第2回  
（各項目への検討の方向性議論）

令和7年2～3月：第3回  
（中間とりまとめ案の提示）

令和7年5月：第4回  
（最終とりまとめ案の提示）

# G7バリアフリー実務者会合について

---

- 昨年6月に開催されたG7三重・伊勢志摩交通大臣会合において採択されたG7交通大臣宣言に基づき、令和6年2月29日にG7バリアフリー実務者会合を開催
- G7各国におけるバリアフリーに係る政策、課題、ベストプラクティスに関する情報共有・議論を行うとともに、各国間のネットワークを維持し、必要な情報共有等を行うことで一致

## 令和5年度 G7実務者会合の概要

開催日時：2月29日（木）21:00～23:15（日本時間）

開催場所：国土交通省3号館3階 AB会議室（オンライン形式）

### 出席者（議長国順）

- |        |               |            |
|--------|---------------|------------|
| ・ フランス | ： ポーリン・デルマス   | 政策担当官      |
| ・ 米国   | ： ジュリー・エイブラハム | 国際運輸・貿易室長  |
| ・ 英国   | ： リズ・ウィルソン    | 副次長        |
| ・ ドイツ  | ： ダイアナ・ハスター   | 参事官        |
| ・ 日本   | ： 田中賢二        | バリアフリー政策課長 |
| ・ イタリア | ： アントニオ・エラリオ  | 国際規制部門長    |
| ・ カナダ  | ： ジェニス・フェスタ   | 課長         |
| ・ EU   | ： アンドラス・モギョロ  | 法務担当官      |



実務者会合実施の様子

## G7実務者会合の結果

- 会合では、G7各国における政策、課題、ベストプラクティスに関する情報共有を行うとともに、意見交換を実施

### 【日本からの報告事項】

- ・ 車椅子利用者用駐車施設に関する適正利用を推進する制度、バリアフリートイレの機能分散、心のバリアフリーの推進に係る取組（優先席、ベビーカーキャンペーン、当事者参画）

### 【各国からの報告事項】

- ・ 鉄道や航空におけるバリアフリーの取組、車いす利用者用駐車施設の確保に向けた取組 等

- G7各国における交通のバリアフリーを推進するため、今後もG7各国間のネットワークを維持し、必要な情報共有等を行うことで一致

# 建築物のバリアフリー基準の見直しの方向性

---

# 車椅子使用者用便房の設置数に係る基準の見直し案

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。

## 義務基準

### 現行

- 建築物に1箇所以上を設ける。

### 見直し案

#### <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。

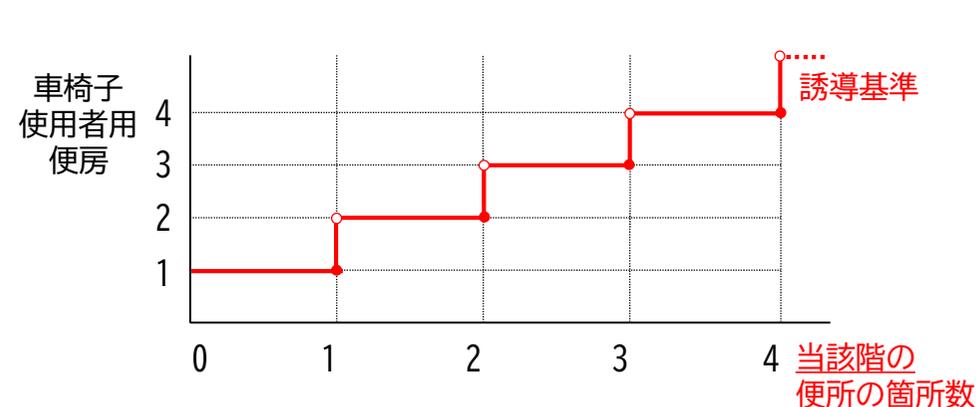
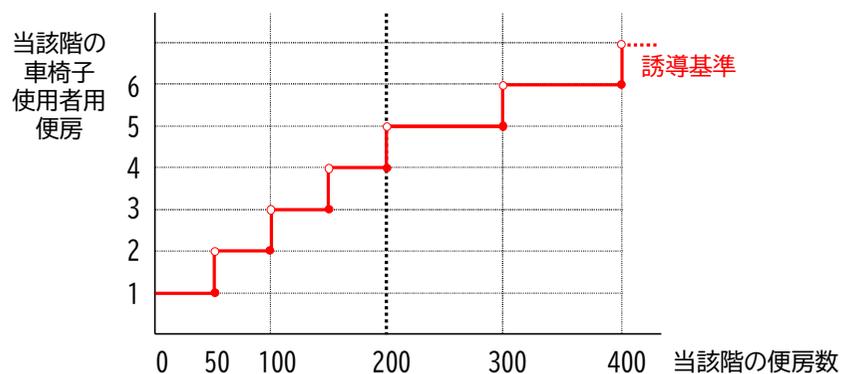
## 誘導基準

### 現行

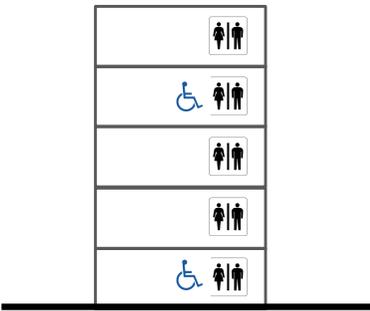
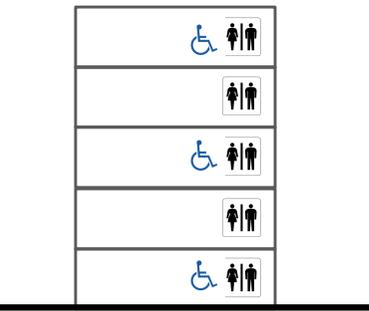
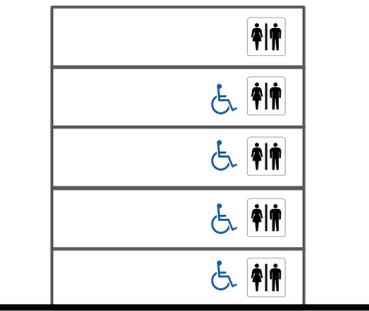
- 各階に1箇所以上を設ける。
- 階の便房数が200箇所以下の場合、2%以上を設ける。
- 階の便房数が201箇所以上の場合、1%+2箇所以上を設ける。

### 見直し案

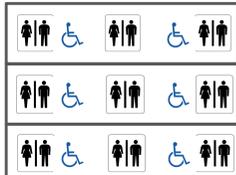
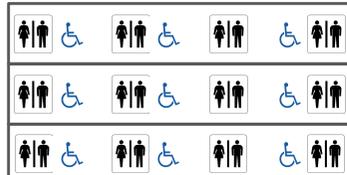
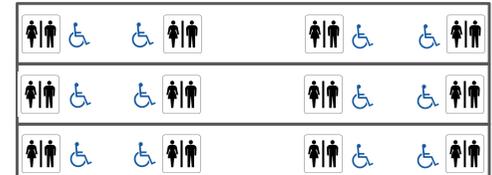
- 便所のある箇所に1箇所以上を設ける。



(1) 「小規模階を有する建築物」に該当する場合

	ケース①	ケース②	ケース③
便所のある階のイメージ	<p>400～599.8㎡/階</p> 	<p>600～799.8㎡/階</p> 	<p>800～999.8㎡/階</p> 
階数	地上5階	地上5階	地上5階
延べ床面積	2,000～2,999㎡	3,000～3,999㎡	4,000～4,999㎡
便所のある階の数	5	5	5
建築物に設置する車椅子利用者用便房の数	2	3	4

(2) 「大規模階を有する建築物」に該当する場合

	ケース④	ケース⑤	ケース⑥
便所のある階のイメージ	<p>30,000m<sup>2</sup>/階</p> 	<p>50,000m<sup>2</sup>/階</p> 	<p>70,000m<sup>2</sup>/階</p> 
階数	地上3階	地上3階	地上3階
延べ床面積	90,000m <sup>2</sup>	150,000m <sup>2</sup>	210,000m <sup>2</sup>
当該階の便所の数	3	4	4
当該階に設置する車椅子使用者用便房の数	2	3	4

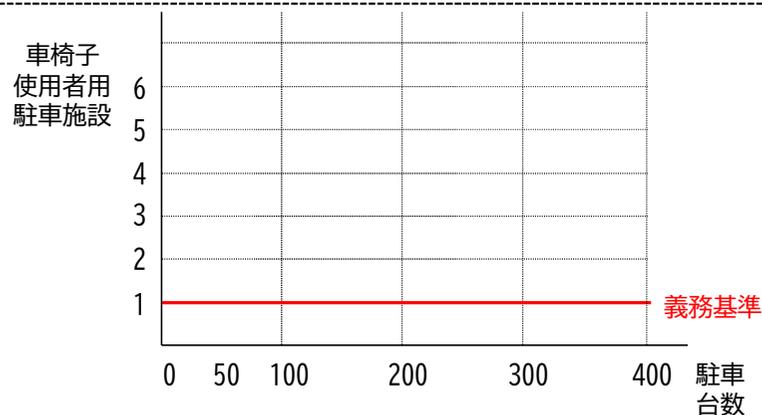
# 車椅子使用者用駐車施設の設置数に係る基準の見直し案

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。

## 義務基準

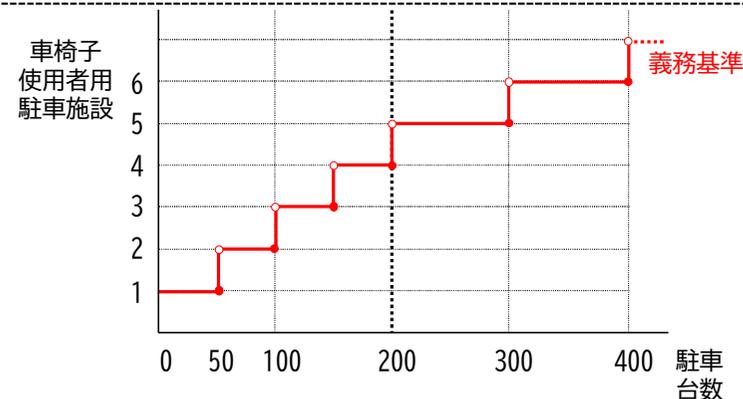
### 現行

- 1台以上を設ける。



### 見直し案

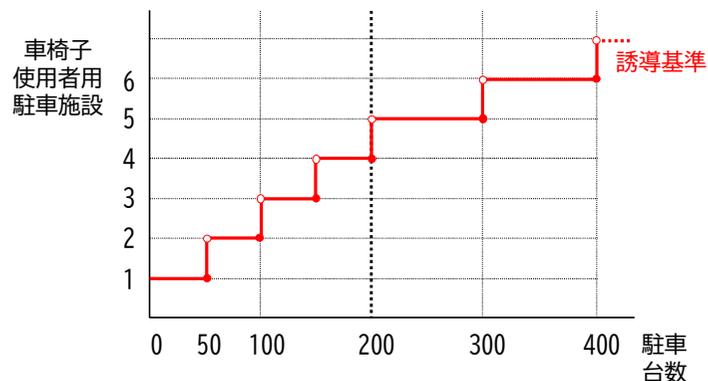
- 200台以下の場合、2%以上を設ける。
- 201台以上の場合、1% + 2台以上を設ける。



## 誘導基準

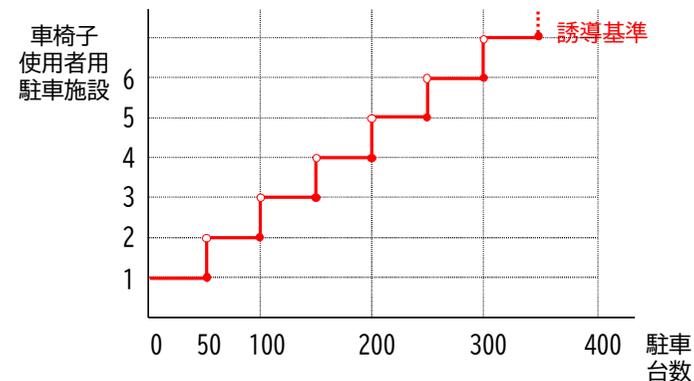
### 現行

- 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。



### 見直し案

- 2%以上を設ける。



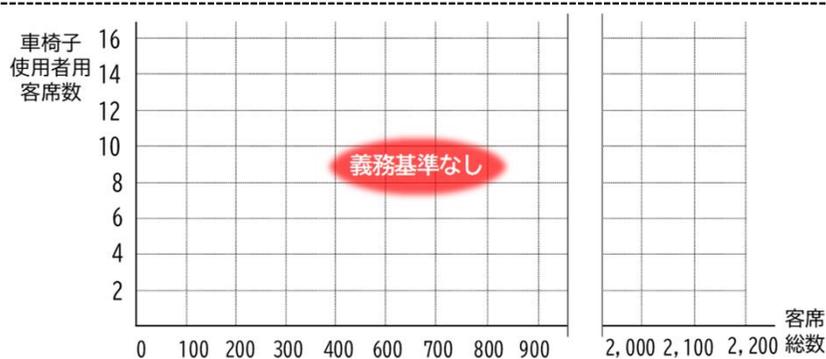
# 車椅子使用者用客席の設置数に係る基準の見直し案

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。

## 義務基準

### 現行

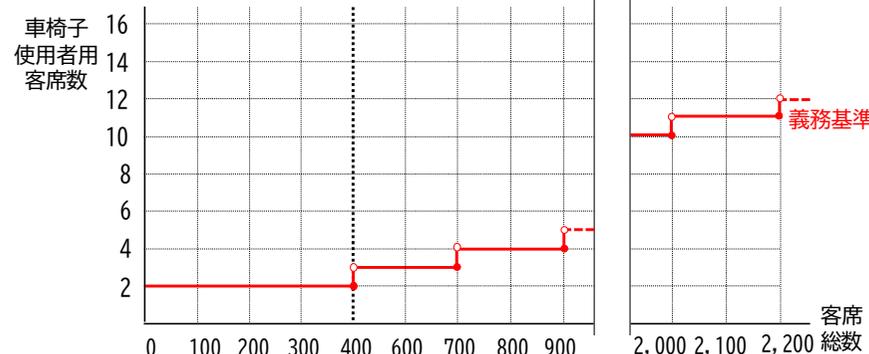
- ・ 基準なし



### 見直し案

- ・ 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。

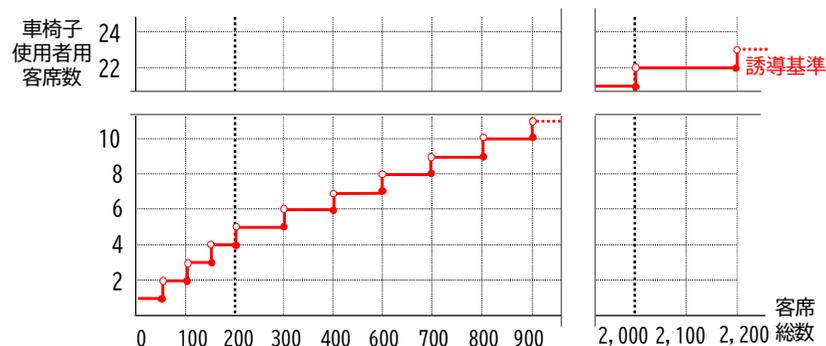
※ 構造に係る基準（幅90cm以上、奥行135cm以上等）も定める。



## 誘導基準

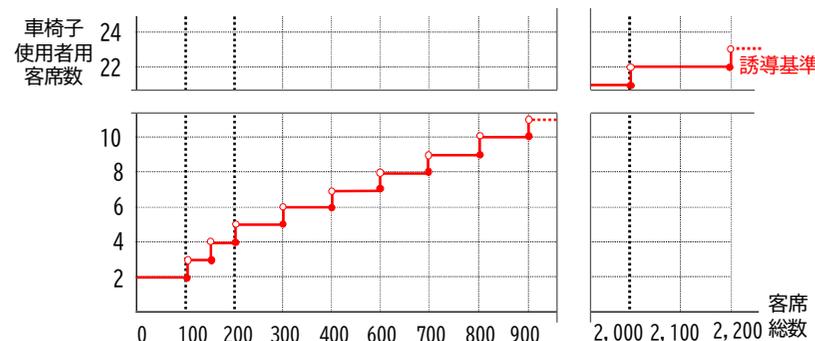
### 現行

- ・ 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。



### 見直し案

- ・ 100席以下の場合、2席以上を設ける。
- ・ 100～200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。



- 「各施設の設置数に係る基準」以外の様々な意見については、まずは令和6年度に予定している「建築設計標準」や「（仮称）当事者参画ガイドライン」に反映する。
- サイトラインの確保等客席に係るその他の事項については、上記に加え、令和6年度以降も継続して、①現状の把握（海外制度含む）、②技術的検討、③実効性の高い枠組みの検討（義務付けの検討含む）等を進める。

### 「各施設の設置数に係る基準」 以外の主な意見

#### <車椅子使用者用便房>

- ・ 誘導基準の見直し案について、便所のある箇所の数え方を明確にすべき。

#### <車椅子使用者用駐車施設>

- ・ 車椅子使用者用駐車施設の舗装の色を青色とすることを全国的に周知すべき。

#### <車椅子使用者用客席>

- ・ 構造（サイトラインの確保・前面の手すり高さ・同伴者席を隣接して設置）と分散配置を、設置割合とセットで義務基準とすべき。
- ・ サイトラインの確保については、各施設の特性に合わせ設計やソフト対応で考えるべき。
- ・ サイトライン検討の視焦点は、演目によって変わるのではないか。
- ・ 確認審査の効率性・実効性の観点から、サイトラインの確保を義務基準とすることは困難。
- ・ 前面の手すり高さについては、歩行者の安全性確保（転落防止）の観点も必要ではないか。

ソフト対応による代替措置が困難な車椅子利用者用便所の設置の一層の促進を図るために、**バリアフリー法第24条に基づく容積率緩和の特例制度の拡充**について検討する。

	第19条特例	第24条特例
対象建築物	特定建築物のうち所管行政庁による認定を受けた <b>認定建築物</b>	建築物特定施設の床面積が著しく大きい <b>建築物</b>
要件	誘導基準に適合	国土交通大臣が定める基準※に適合 ※ <b>国土交通省告示第1481号 (H18)</b> に規定
容積率算定にあたり不算入とする部分	建築物特定施設のうち 共用部分で 通常必要となる面積からの増加分  【対象となる建築物特定施設】 廊下等、階段、傾斜路、便所、駐車場	建築物特定施設のうち 共用部分及居室内の部分で 通常必要となる面積からの増加分  【対象となる建築物特定施設】 廊下等、階段、傾斜路、便所、駐車場、ホテル、 旅館の客室（便所又は浴室等）、浴室、シャワー室
不算入の上限	建築物の延べ面積の <b>1割まで不算入可能</b>	<b>許可の範囲内</b>
必要な手続き	所管行政庁の <b>認定</b>	特定行政庁の <b>許可</b> ※ ※ 建築審査会の同意が必要

# 容積率緩和の特例制度の拡充に向けた告示の見直し案（報告）

3/12 第4回検討WG資料

バリアフリー法第24条に基づく容積率緩和の特例制度の適用要件を定めた「国土交通省告示第1481号」に**車椅子使用者用便所の設置のみで特例が可能となるよう規定を追加すること**で**車椅子使用者用便所の設置を促進する**。

	現行	見直し案																								
特定建築物	次の基準に適合すること <ul style="list-style-type: none"> <li>全ての建築物特定施設が誘導基準に適合する</li> </ul>	次の基準の <b>いずれか</b> に適合すること <ul style="list-style-type: none"> <li>全ての建築物特定施設が誘導基準に適合する</li> <li><b>車椅子使用者の到達可能な車椅子使用者用便所※を設ける</b></li> </ul>																								
特定建築物以外	次の基準に適合すること <table border="1"> <tr> <td colspan="2">以下の全てに適合する</td> </tr> <tr> <td>出入口</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>廊下</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>階段</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>便所</td> <td>                             ・ 腰掛便座及び手すりの設けた便房がある                              ・ 出入口の幅が80cm以上である                              ・ 戸を自動開閉とするなど車椅子使用者が容易に開閉・通過できる構造である                         </td> </tr> <tr> <td>敷地内通路</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	以下の全てに適合する		出入口	(略)	廊下	(略)	階段	(略)	便所	・ 腰掛便座及び手すりの設けた便房がある ・ 出入口の幅が80cm以上である ・ 戸を自動開閉とするなど車椅子使用者が容易に開閉・通過できる構造である	敷地内通路	(略)	次の基準の <b>いずれか</b> に適合すること <table border="1"> <tr> <td colspan="2">以下の全てに適合する</td> </tr> <tr> <td>出入口</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>廊下</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>階段</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>便所</td> <td>                             ・ 腰掛便座及び手すりの設けた便房がある                              ・ 出入口の幅が80cm以上である                              ・ 戸を自動開閉とするなど車椅子使用者が容易に開閉・通過できる構造である                         </td> </tr> <tr> <td>敷地内通路</td> <td>(略)</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>車椅子使用者の到達可能な車椅子使用者用便所※を設ける</b></li> </ul>	以下の全てに適合する		出入口	(略)	廊下	(略)	階段	(略)	便所	・ 腰掛便座及び手すりの設けた便房がある ・ 出入口の幅が80cm以上である ・ 戸を自動開閉とするなど車椅子使用者が容易に開閉・通過できる構造である	敷地内通路	(略)
以下の全てに適合する																										
出入口	(略)																									
廊下	(略)																									
階段	(略)																									
便所	・ 腰掛便座及び手すりの設けた便房がある ・ 出入口の幅が80cm以上である ・ 戸を自動開閉とするなど車椅子使用者が容易に開閉・通過できる構造である																									
敷地内通路	(略)																									
以下の全てに適合する																										
出入口	(略)																									
廊下	(略)																									
階段	(略)																									
便所	・ 腰掛便座及び手すりの設けた便房がある ・ 出入口の幅が80cm以上である ・ 戸を自動開閉とするなど車椅子使用者が容易に開閉・通過できる構造である																									
敷地内通路	(略)																									

※ 車椅子使用者用便所の構造は以下の通り

- 腰掛便座、手すり等が適切に配置されていること
- 車椅子使用者が円滑に利用できるような十分な空間が確保されていること

赤字: 現行の基準に追加した箇所

# 電動車椅子利用者の航空機における 搭乗手続等の時間短縮に向けた取組

---

## 1 航空局へ寄せられた御意見

- 関係者間で情報が共有されていないため、**何度も(予約時、チェックイン時、保安検査時)、バッテリーについて聞かれる。**
- スタッフが**バッテリーに係る十分な知識を有していない**ため、そのチェックに当たりマニュアルを逐次確認するなど、**必要以上の時間を要している。** など

## 2 航空局の対応

### (1) 障害者差別解消法対応指針の改正時の事例の見直し・周知

改正対応指針(令和5年11月公表)において、「**十分な研修を受けたスタッフの配置や関係者間の情報共有により所要時間の短縮**」が必要である旨を記載し、改正案の段階から**各航空会社へ周知**を図った。

### (2) 主要空港における搭乗手続等の調査

令和5年度、電動車椅子利用者が航空機を利用する際、搭乗手続及び保安検査を確認するとともに、航空会社及び保安検査会社をヒアリング(右表)。

バッテリーチェックを含む搭乗手続は10分程度で行われており、保安検査時に改めてバッテリーチェックを行った例はなかったが、協力いただいた電動車椅子利用者から、「つい先日、**他の空港を利用した際、保安検査場で改めてバッテリーチェックが行われた**」との申し出。

日程	空港	視察便の航空会社	搭乗手続の所要時間	保安検査でのバッテリーチェックの有無
4月7日	羽田	ANA	約10分	無
6月9日	羽田	JAL	約10分	無
9月29日	新千歳	ANA	約20分	無
10月24日	福岡	ANA	約10分	無
10月27日	那覇	ANA	約30分(※)	-(※)
11月21日	関西国際	JAL	(ヒアリングのみ)	無(ヒアリングによる)
11月22日	伊丹	JAL	約10分	無
11月22日	神戸	SKY	(ヒアリングのみ)	無(ヒアリングによる)

※ チェックインカウンターで電動車椅子を預けたため、梱包等の時間を含む。

### 3 航空会社の取組

#### (1) 国内定期航空保安協議会での検討【国内線運行航空会社12社】

- ◆ 危険物部会において、航空局からの問題提起(令和4年10月)を受け、この問題に係る課題を抽出し、構成メンバー**各社が解決に向けた具体策を検討の上、準備できたところから、当該具体策を実施**(関係者間の情報共有、搭乗に必要な情報のHPへの提示等)。
- ◆ 令和6年2月26日の企画・調整部会及び危険物部会において、上記2(2)の調査に協力いただいたANAから、保安検査場でのバッテリーチェックは省略しても良いのではないかとの意見があり、同年3月25日の両部会において、**各社共通の取扱いとして、タグ等によりチェックイン時にバッテリーをチェックしたことが確認できた電動車椅子に係る保安検査場でのバッテリーチェックを省略**することを提案。

#### (2) 電動車椅子のバッテリー等の仕様を簡素に確認できる方法の確立【ANA/JAL共同】

令和5年11月、日本車椅子シーティング協会等の協力を得て、ANA及びJALのホームページに、電動車椅子メーカーのホームページ(電動車椅子の仕様等のページ)へのリンク一覧を掲載することで、航空会社及び航空機利用者が**バッテリー等の仕様を簡素に確認できる方法を確立**。



The screenshot shows the ANA website's battery safety page. It includes a section for '一般社団法人日本車椅子シーティング協会' (Japan Wheelchair Seating Association) with member companies like 'スズキ株式会社' (Suzuki), '株式会社アテックス' (Atex), and '株式会社今仙技術研究所' (Imasen). It also features a link to '電動車いす安全普及協会' (Electric Scooter Safety and普及 Association). The main content area lists '飛行機に搭乗される方及び航空機会社の方へ' (For those flying and airlines) and provides links to manufacturer websites for 'EMC-150 Super Chair' and 'EMC-240L/250L Active Chair', including PDF documents for 'SEB形' and '簡便方法'.