

# 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等見直しの主な論点

資料4

バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編、車両編)を整備ガイドラインと表現  
 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を基準と表現  
 Tokyoアクセシビリティガイドライン案をAGLと表現

◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容、○:標準的な整備内容、◇:望ましい整備内容

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
<b>【旅客施設共通事項】</b>		
通路 「移動等円滑化された経路」の複数ルート化について	◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの(以下「移動等円滑化された経路」という。)を、乗降場ごとに1以上設けなければならない。 ○公共用通路との出入口と各ホームを結ぶ乗降動線(異なる路線相互の乗り換え経路を含む。)において <u>旅客の移動が最も一般的な経路(主動線)を移動等円滑化する。</u> ○線路によって地域が分断されている場合など、離れた位置に複数の出入口があり、それぞれの出入口の利用者数が多く、それぞれの出入口からの経路案内が利用者から期待される場合は、その <u>全ての主要出入口から移動等円滑化された経路を確保する。</u> ○公共用通路との出入口を移動等円滑化した場合には、公共用通路側の施設設置管理者と協議の上、誘導サインの表示内容の共通化及び連続化を図るなど利用者が混乱しないように改札から公共用通路出入口までの移動等円滑化された経路の案内を行う。他の事業者や公共交通機関への乗り換えルートについても同様とする。 ◇他の経路に関しても可能な限り移動等円滑化することが望ましい。	・駅の規模に応じて複数ルート化、1ルートの基準を示して欲しい(理由:現在では駅の規模に関係なく、事実上1ルート確保止まりのところが多数である。大規模な駅では改札口数も多く、一般的には目的に応じてその改札を利用できるが、車いす利用者はそのルートしか使うことができず選択肢がない。また、1ルートがあったとしても実用的とは思えないほどの遠回りしなければならないケースも多々ある。)
通路の幅寸法について	◎有効幅140cm以上とする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、50m以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅を120cm以上とする。 ◇車椅子利用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅180cm以上とすることが望ましい。	・AGLを参考 ・できる限り幅広く、物を置かないようにする(緊急時避難)(複数の車いす対応等)

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
通路	通路の空き高寸法について	<p>◎記載なし</p> <p>○原則として床から200cm 程度の高さまでの間の空間に天井、壁面からの突出物を設けない。やむを得ず突出物を設ける場合は、視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないように、高さ110cm 以上の柵の設置やそれに代わる進入防止措置を講ずる。この場合、床面からの立ち上がり部に隙間を設けず、白杖で容易に柵等を感知できるよう配慮する。</p>	・AGLを参考
	傾斜路の勾配について	<p>◎移動等円滑化された経路を構成する傾斜路の勾配は1/12 以下とする。ただし、傾斜路の高さが16cm 以下の場合は、1/8以下とする。</p> <p>○屋外では1/20 以下とする。</p> <p>◇屋内においても1/20 以下とすることが望ましい。</p>	・AGLを参考
階段	階段に関する寸法について	<p>◎記載なし</p> <p>○蹴上げ:16cm 程度以下、踏面:30cm 程度以上</p> <p>○蹴込み板を設ける。</p>	・AGLを参考

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
階段	手すりについて(傾斜路手すりも同様)	<p>◎手すりが両側に設けられていること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p> <p>◎手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。</p> <p>○視覚障害者が階段の勾配を知り、ガイドとして伝って歩くことに配慮し、また、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者が、上り、下りの両方向において体勢を継続的に安定させながら利用することができるよう、円滑な利用に配慮した手すり(例えば2段手すり等)を設置する。</p> <p>○階段の幅が400cmを超える場合には、中間にも手すりを設置する。</p> <p>○2段手すりとした場合、床仕上げ面から手すり中心までの高さ:上段H=85cm程度、下段H=65cm程度。</p> <p>○丸形で直径3~4cm程度とする。</p> <p>○手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりのあきを5cm程度とする。</p> <p>○手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。</p> <p>○始末端部においては階段の開始部より手前から設置し、手すりの水平部分を60cm程度とする。</p> <p>◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。</p>	<p>・AGLを参考</p> <p>・手すりは、直線の仕様とする(★以下、各関連する施設の手すりも同様)</p> <p>理由:車いすを利用せず、補装具で歩行している障害者等、障害状況程度によっては、乗り換えなど主経路(最短経路)にエレベーターが無く、遠くのエレベーターまで徒歩移動をするよりは、体力負担軽減のために階段を利用して移動する障害者が存在する。そのような方にとって、手すりが波打っているような、直線の形状で無い場合は、手すりに体重をかけながらの上下移動が困難となり、手すりから手を離さなくてはならなくなる動きも起こり、結果的に危険な移動を強いることとなっている。「手すりは直線であること」と規定して頂きたい。</p>
エレベータ	エレベーターの出入口幅について	<p>◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターの出入口の有効幅は80cm以上とする。</p> <p>◇車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅90cm以上とすることが望ましい。</p>	<p>・AGLを参考</p>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
エレベーター	エレベーターのかご内寸法について	<p>◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかごの内法幅は、140cm以上、内法奥行き135cm以上(11人乗り程度)とする。ただし、スルー型や直角二方向出入口型エレベーターで、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造と開閉するかごの出入口を音声で知らせる設備が設けられているものにあつては、この限りでない。</p> <p>○エレベーター利用者が多く、エレベーター待ちの旅客の滞留がある場合は、かごの内法幅160cm以上、内法奥行き150cm以上(15人乗り程度)のものとする。ただし、スルー型や直角二方向出入口型エレベーターで、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造と開閉するかごの出入口を音声で知らせる設備が設けられているものにあつては、前記寸法によらなくても、15人乗り程度の大きさを備えるものであればよいものとする。</p> <p>◇利用者の状況や旅客施設の規模、特性などを考慮し、エレベーター利用者が特に多い場合は、20人乗り以上のエレベーターを導入する。その際、緊急時の対応等に配慮し、可能な箇所には、ストレッチャーを乗せることができる、奥行き(概ね200cm以上)のあるエレベーターを導入することが望ましい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AGLを参考</li> <li>・駅の規模に応じてエレベーターの大型化、複数化(理由:ベビーカー、高齢者、大きな荷物を持った人の増加などでエレベーターが大渋滞していることも日常茶飯事となっている。1日乗降客数が数百万人の駅でも11人乗り(参考:IPCの基準では17人乗り以上)1機であることから、駅の規模に見合った基準(寸法、基数ともに)が必要。)</li> <li>・避難対応の経路の整備指針の作成が必要であり、とりわけ急がれる避難路がワンルートで1台のエレベーターでの経路は11人乗りを23人乗り程度を複数のルートの整備計画が急がれる。</li> <li>・エレベーターについては、最低でも2台車いす、介助者2名は乗れるスペースが必要</li> </ul>
	エレベーター乗降ロビーの付近に下り階段及び段を設けないことについて	<p>◎記載なし</p> <p>○新設等の場合には、乗降ロビー付近には、下り階段・下り段差を設けない。</p> <p>○既存施設であつて乗降ロビー付近に下り階段・下り段差が存在する場合には、参考2-1-31(&lt;エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性&gt;)を参考として、その間には十分な広さの空間を設ける。</p> <p>◇この場合、利用者の安全を確保する観点から、転落防止ポールの設置等の転落防止策を併せて講ずることが望ましい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備ガイドライン記載の内容で検討が必要と思われるもの</li> </ul>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
案内誘導設備	案内表示について	<p>◎エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備又は公共用通路に直接通ずる出入口の付近に設けられる、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する標識を設けなければならない。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。</p> <p>◎エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備を表示する標識、又は公共用通路に直接通ずる出入口に設けられる、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板があることを表示する標識(ピクトグラム)は、JIS Z8210 に示された図記号を用いる。</p> <p>◎公共用通路に直接通ずる出入口(鉄道駅及び軌道停留場にあつては、当該出入口又は改札口。以下同じ。)の付近には、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備を備えなければならない。</p> <p>○公共用通路との出入口を移動等円滑化した場合には、公共用通路側の施設設置管理者と協議の上、誘導サインの表示内容の共通化及び連続化を図るなど利用者が混乱しないように改札から公共用通路出入口までの移動等円滑化された経路の案内を行う。他の事業者や公共交通機関への乗換ルートについても同様とする。</p> <p>○◇(整備ガイドラインにおいて表示方法等詳細を多数記載)</p>	<p>委員からの意見及びその他理由</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ロービジョン者や高齢者の視覚特性等を考慮して、案内サインに関する規格を作成する必要がある。</li> <li>・サイン計画、情報保障等の情報・コミュニケーション環境に関する基準を明確に作成する必要がある。</li> <li>・経路誘導のラインの色の統一する</li> <li>・旅客駅等の乗り換え案内などは案内板による表示だけでなく、床面に直接乗り換え先やそこまでの距離(所要の分数)を表示するなど(都営地下鉄神保町駅など)、「分かりやすい方向指示」について研究開発と検証を行い、積極的に普及していくことが必要。</li> <li>・サイン計画(設置場所、書体、文字サイズ、白黒反転、コントラスト等)に関する規格を作成する必要がある。</li> <li>・全盲者が施設で移動をする場合、自身が「どこにいるか」の現状把握が難しい。そのため、階段エスカレーターには点字や音声での行き先案内、エレベーターにおいては、押しボタンに点字標記と音声案内及び到着階の音声案内が必要になる。</li> <li>・精神障害になると注意力が低下する。案内表示は、どこに居てもすぐに分かるように目立ちやすく分かりやすくする。</li> <li>・他の事業者や他の交通機関への乗換経路の誘導において、他の者との平等を基礎とする動線上に単純、明瞭で連続する統一したサインを適所に整備すること。(理由:他の事業者や他の交通機関への乗換経路の誘導では、事業者ごとにバラバラなサインが作られ統一性が欠けてわかりづらい、また適所に設置されていないためスムーズな乗り換えを困難としている。)</li> <li>・ピクトグラムなどアイコンによる表示の標準化と周知徹底が必要。</li> <li>・屋内における視覚障害者の誘導に関する実態を整理し、効果的な誘導方法に関する科学的根拠を収集した上で、対応策を明確にする必要がある。</li> </ul>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
案内誘導設備	音声案内について	<p>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等には、視覚障害者誘導用ブロック(線状ブロック及び点状ブロックで構成)を敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。</p> <p>※音声その他の方法とは、以下に示すような方法を示す。  ・音響音声案内装置:音響または音声で設備等の位置・方向や車両等の運行・運航案内を示すもの  ・触知案内図等:点字や触知記号等で設備等の位置や方向を示すもの  ・点字表示:点字で経路の行先や運賃等を示すもの</p> <p>◎車両等の運行(運航を含む。)に関する情報を音声により提供するための設備を設けなければならない。</p> <p>◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかご内に、かごの到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声で知らせる設備を設ける。</p> <p>◎エスカレーターの行き先及び上下方向を知らせる音声案内装置を設置する。</p> <p>○◇その他参考も含め多数記載</p>	<p>・公共性の高い建物の周辺は、複数の施設があること、施設周辺が広いことから目的となる施設が視覚障害者には見つけづらい傾向がある。そのため、各施設の入り口には音声誘導装置の設置することを義務づける必要がある。</p> <p>・現行のガイドラインでは、「鳥の鳴き声を模した音響(非音声音)を音案内として使用することについては賛否両論があり、今後もガイドラインで継続して推奨するか否か更なる検討が必要である。」とあり、特定の視覚障害者団体が反対の意思を示しているので、現在、ホーム階段への盲動鈴(鳥の声)整備を中断しているところもあるので、早急に検討の結果を反映してほしい。</p>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
案内誘導設備	照度、輝度、明度、コントラストについて	<p>◎コンコースや通路には、照明設備を設ける。</p> <p>◎階段には照明設備を設ける。</p> <p>○高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。</p> <p>○移動等円滑化された経路は、高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。なお、節電時においても通行の安全性が確保できるよう配慮する。</p> <p>○旅客施設内の主要な施設内は、高齢者、障害者等が見やすいよう十分な明るさとする。</p> <p>◇表示方式は、文字等が均等な明るさに鮮明に見える輝度を確保し、図と地の色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)を大きくすること、文字を大きくすること等により容易に識別できるものとするのが望ましい。</p> <p>○色覚異常の利用者に配慮し、参考2-2-5を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)を確保した表示とする。</p> <p>◇外光、照明の逆光や光の反射により、見にくならないよう配慮することが望ましい。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくならないように配慮することが望ましい。</p>	<p>・弱視者・ロウビジョン・高齢者等が視認し易い表示に変わる事。視覚障害者のホームからの転落防止の案内(乗降口以外には柵が必要。)は、安全を第一に案内表示の方法の工夫が必要です。</p> <p>・ロービジョン者や高齢者の視覚特性等を考慮し、JIS Z9110の照明の基準を再検討する必要がある。</p> <p>・公共施設や交通機関における照明・表示・サイン、階段の段鼻の配色などは、弱視者の意見を取り入れず設置されており、弱視者によっては見づらい場合も多い。特にサインなどは目線より上にあるものは見づらく、目線の位置に掲示することが求められている。設置においては弱視者の意見も取り入れながら設置計画を進める必要がある。</p>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
案内誘導設備	視覚障害者誘導用ブロックについて	<p>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等には、視覚障害者誘導用ブロック(線状ブロック及び点状ブロックで構成)を敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。</p> <p>◎公共用通路との出入口から改札口を経て乗降口に至る経路を構成する通路等に、線状ブロックを敷設する。</p> <p>◎上記の経路上から、移動等円滑化のための主要な設備であるエレベーターの乗降ロビーに設ける操作盤、トイレの出入口、乗車券等販売所(券売機を含む)及び触知案内図等(音によるものを除く)へ分岐する経路上にも線状ブロックを敷設する。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。</p> <p>○線状ブロックは、構造上やむを得ない場合等を除き、旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設する。</p> <p>○上記分岐する経路では、往経路と復経路を別としない。○視覚障害者の移動の際に屈曲経路が続くことにより進行方向を錯誤しないよう、短い距離にL字形、クランクによる屈曲部が連続的に配置されないよう配慮する。</p>	<p>・道路から施設に入ると、誘導ブロックが途切れていることが多く、施設内での移動の連続性が失われている。施設内でも誘導ブロックの敷設、音響案内の設置が必要になる。</p> <p>・視覚障害者が初めて利用する施設では、一人では移動することは難しいため、その施設の職員・スタッフなどの力を借りることが多い。そのため、外からの移動は誘導ブロックで移動をしてくるが、施設に入ると連続性が途切れ、その施設の職員・スタッフのいる所までたどり着けないことが多い。施設の敷設においては、最低でも受付や人がいるところまで視覚障害者誘導用ブロックの敷設、音響案内装置の設置を行い、1人で移動をする視覚障害者が必ず人にたどり着ける仕組みが必要になる。</p> <p>・この分野はあまり明確に計画や指針がないため、視覚障害者が安全に移動出来るレベルで敷設がされていない。そのため、日盲連で推奨した設置基準や室内用誘導ブロックの敷設を通して、全国で統一基準を作る必要がある。</p>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
案内誘導設備		<p>◎点状ブロックは、視覚障害者の継続的な移動に警告を発すべき箇所である階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路の、それぞれの位置に敷設する。</p> <p>○点状ブロックは、上記のほか、視覚障害者の継続的な移動に警告を発すべき箇所である出入口（戸がある場合）、触知案内図等の前、券売機その他の乗車券等販売所の前、エレベーターの前、待合所・案内所の出入口（戸がある場合）、ホームドア、可動式ホーム柵及び固定式ホーム柵の開口部、ホームの縁端付近及び線状ブロックの分岐位置・屈曲位置・停止位置の、それぞれの位置に敷設する。</p> <p>◇他社線旅客施設、公共用通路等と連続した誘導経路となるよう、誘導動線、形状、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）などを統一的継続的に敷設することが望ましい。</p> <p>○線状ブロックの敷設は、安全でシンプルな道すじを明示することを優先するとともに、一般動線に沿うことに考慮しつつ可能な限り最短経路により敷設する。また歩行できるスペースが確保できるよう、可能な限り壁面、柱や床置きの手すり等から適度に離れた道すじに敷設する。</p>	
	緊急時の情報提供について	<p>・緊急時に高齢者、障害者等が円滑に移動及び避難等ができるよう、消防関係法令や各都道府県等の条例に基づいて施設等の整備を行う。</p> <p>◇停電時などを考慮して、主要通路に蓄光式誘導標識を敷設する。（JIS Z9095 参照）ただし、消防法その他の法令の規定により停電時などを考慮した誘導案内方法が整備されている場合はこの限りでない。</p> <p>◇視覚障害者や聴覚障害者にも配慮し、緊急事態の情報を音声・文字表示によって提供できる設備を備えることが望ましい。</p>	<p>・公共空間や交通機関などで事故や緊急情報を流すなど、デジタルサイネージを活用した整備を普及するように基準化を図ること。（理由：あらゆる場所で、ディスプレイを使って情報を発信するインターネットは、感覚障害者あるいは歩行困難者に有益な通信手段である。なお、情報の提供にあたってはWeb Content Accessibility Guidelines (WCAG) の要件を満たす必要がある。）</p>
トイレ	高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所又は便房の開口ドア幅寸法について	<p>◎有効幅80cm以上とする。</p> <p>◇有効幅90cm以上とすることが望ましい。</p>	<p>・AGLを参考</p>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
ト イ レ	高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房の便器横移乗スペース寸法について	<p>◎車椅子使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。</p> <p>○手動車椅子で方向転換が可能なスペースを確保する(標準的には200cm以上×200cm以上のスペースが必要。)</p> <p>○新設の場合等、スペースが十分取れる場合は、電動車椅子で方向転換が可能なスペースを確保する(標準的には220cm以上×220cm以上のスペースが必要。)</p>	<p>・AGLを参考</p>
	高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房の利用分散の対応について	<p>◎便所を設ける場合、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所又は便房(多機能トイレ)は、男女共用のものを1以上、または、男女別にそれぞれ1以上設置する。</p> <p>○男女別に設置する場合、異性介助の際に入りやすい位置(一般トイレ出入口付近等)に設置する。</p> <p>○多機能トイレの利用状況を見極め、必要に応じて、男子用トイレ、女子用トイレのそれぞれに1以上の、乳幼児連れ、車椅子使用者、オストメイトに配慮した簡易型多機能便房を設置する。</p> <p>◇多機能トイレや簡易型多機能便房の整備のほか、更なる機能分散を図る観点から、ベビーチェアやオストメイト設備などの簡易型機能を備えた一般便房を設置することが望ましい。</p> <p>◇車椅子使用者用便房、オストメイト用設備を有する便房、乳幼児連れに配慮した便房等の、個別機能を備えた専用便房を男女別にそれぞれ1以上設置することが望ましい。</p>	<p>・駅舎内の多機能トイレの機能別の分散化を図り、多機能トイレを改札内(乗り継ぎ時に使用)改札外(乗降時使用)に増設が必要。</p> <p>・多機能トイレは共用1以上、簡易多機能トイレを男女それぞれに1以上設置してほしい(理由:利用者数が激増し、なかなか使えないケースが増えてきた。ベビーベッド、ベビーチェアは多機能トイレ内ではなく分散化。オストメイトも多機能トイレ内だけではなく複数個所へ。機能の分散化を一層進めることが有効と考える。)</p>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
ト イ レ	<p>高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所又は便房の機能、構造について</p>	<p>◎高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所又は便房(多機能トイレ)の出入口付近には、障害者、オストメイト、高齢者、妊産婦、乳幼児を連れた者等の使用に配慮した多機能トイレである旨を表示する。</p> <p>◎高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所又は便房(多機能トイレ)の出入口は、段がないようにする。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。また、多機能トイレの位置が容易にわかるように触知案内図等を設置する。</p> <p>◎高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具が設けられていること。</p> <p>◎高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房には、手すりを設置する。取り付けは堅固とし、腐触しにくい素材で、握りやすいものとする。</p> <p>◎滑りにくい仕上げとする。</p> <p>○◇呼出しボタン、器具等の形状・色・配置、床の表面、おむつ交換シート、鏡、汚物入れ、洗面器等記載あり</p>	<p>・トイレのいっそうの整備が必要である。障害者用のトイレの増設の他、一般トイレの個室の数に余裕があるようにしてほしい。精神障害者は向精神薬の副作用で重い便秘になり、下剤が投与されて下痢になることがよくある。トイレの案内表示も分かりやすくしてほしい。</p> <p>・多目的便所の設置義務化ないし促進が必要。また、その利用目的に「パニックなど精神的に興奮した状態を落ち着けるための空間として」というようなことを明示し、施設管理者に周知すること。知的障害のある人の場合、偶発的に精神的な興奮状態を来すことがあり、落ち着くためには閉じた空間が必要な場合がある。多目的便所をそのために利用する場合がある。また、介護者が異性である場合もあり、異性同士でも利用しやすい環境整備も合わせて必要。</p> <p>・手洗い場の位置、低い、高いと2つの手洗い場が必要</p> <p>・温水洗浄便座について、一般家庭の普及率が高いことから、鉄道駅においても整備するような制度・基準としてほしい。</p> <p>・男女のトイレの位置を定める必要がある(例えば、男性トイレが必ず右になる等)。</p> <p>・男女の別やトイレの構造について触知案内と音声案内をどのように使い分けるか検討する必要がある。</p> <p>・男女のトイレの割合について、基準を見直す必要がある。</p> <p>・公共性の高いトイレの個室における、洗浄ボタン、非常ボタン、ペーパーホルダーの色や形状、取り付け場所が統一されておらず、手探りで誤った操作や使用をすることがある。そのため、設置場所の統一化や設備の音声案内を行うことが必要になる。</p>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
トイレ			<p>・トイレ内を一人で移動する視覚障害者も多いが、トイレ内が広いと壁伝えに移動することが難しく、便房等にたどり着けない。そのため、<u>入口～連続した視覚障害者誘導用ブロックがトイレ内にも延長し、移動の補助を行う仕組みが必要になる。</u></p> <p>・便房内の手すりは、形状が垂直・水平が一定続くようにしてほしい(理由:便房内の手すりは、立ち上がりや在位保持などの用途があり方法も多様であるため、手すりは直線であることが重要になる。)</p> <p>・公共施設や旅客施設は歩き慣れないため、視覚障害者は同行者と共に移動することが多い。しかし、トイレにおいては、異性の同行者がいた場合、トイレ内へ共に移動することが出来ず、トイレ内の情報提供が受けられない。そのため、<u>トイレの入口には音声案内装置と点字案内板(触知案内板)を設置し、トイレ内の位置確認が一人で行える仕組みが必要になる。</u>なお、<u>弱視者に対しても同様の悩みがあるため、案内盤は弱視者にも見やすい配慮が必要になる。</u></p>
休憩設備	休憩の用に供する設備について	◎高齢者・障害者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさや服薬の影響等による疲れやすさ等に配慮し、旅客の移動を妨げないよう配慮しつつ休憩のためのベンチ等を1以上設ける。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。	・AGLを参考
その他	その他旅客施設について		・授乳施設について、必要設備等の規定、規格等を明示してほしい。

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
<b>【鉄軌道駅】</b>			
改札	自動改札機について	<p>◎自動改札機を設ける場合は、当該自動改札機又はその周辺において当該自動改札口への進入の可否を容易に識別することができる方法で示す。</p> <p>○自動改札口の乗車券等挿入口は、色で縁取るなど識別しやすいものとする。</p> <p>◇進入可否表示の配色については、参考2-2-5を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚異常の人の利用に配慮することが望ましい。</p>	<p>・視覚障害者はICカードのみの改札と切符も利用出来る改札の区別がつかないことが多い。また、改札が入る方向か出る方向かの区別が出来ないこともある。そのため、誘導ブロックの敷設にルールを持たせることや、改札機の判別が出来るような音声案内を導入するなどの対策が必要になる。</p> <p>・鉄道会社によってはICカードをタッチする場所が異なり、いつも利用しない駅を利用するときにタッチが上手く出来ず、利用が出来ない場合がある。タッチする場所を統一する、タッチする場所に目印を付けるなどの配慮が必要になる。</p>
プラットホーム	ホームドアについて	<p>◎発着するすべての鉄軌道車両の旅客用乗降口の位置が一定しており、鉄道車両を自動的に一定の位置に停止させることができるプラットホーム(鋼索鉄道に係るものを除く。)においては、ホームドア又は可動式ホーム柵(旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがある場合にあっては、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備)を設ける。</p> <p>◎上記以外のプラットホームにおいては、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備を設ける。</p> <p>○旅客用乗降口との間の閉じこめやはさみこみ防止措置を図る。</p> <p>◇ホームドアや可動式ホーム柵の可動部の開閉を音声や音響で知らせることが望ましい。</p> <p>○ホームドアや可動式ホーム柵の開閉が行われる各開口部の全幅にわたって、奥行き60cm程度の点状ブロックを敷設する。ドアの戸袋等の各固定部からの離隔を設けないことを基本とし、構造上やむを得ない場合であっても30cm以下とする。</p> <p>○ホームドア及び可動式ホーム柵は、乗降部への徒列ライン敷設、案内板の設置、または、固定部と可動部の色を変えるなど、ロービジョン者等が乗降位置を容易に視認できるよう色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)に配慮する。</p> <p>○可動式ホーム柵は、柵から身を乗り出した場合及びスキー板、釣り竿等長いものを立てかけた場合の接触防止の観点から、柵の固定部のホーム内側の端部から車両限界までの離隔は40cm程度を基本とする。</p>	<p>・何度も利用している駅であっても、その時の状況によって判断を誤り、ホームから転落した視覚障害者は大変多い。この問題の解消においては、ホームドアが有効であるが、予算面、設置場所の問題などで敷設が進んでいない。ホームドアの設置は、視覚障害者のみならず、健常者の安全を守るための対策でもあるので、早急に敷設を進める必要がある。なお、敷設においては、点字案内の位置・内容が各社共通しておらず分かりづらいので、共通した仕様にするのと、必ず視覚障害当事者団体に監修を受ける事が必要になる。</p> <p>・鉄道駅での視覚障害者の事故を減少させるための物理的環境、人的環境を総合的な観点から整備する必要がある。特に、ホームからの転落防止策として、点字ブロックの内方線、ホームドア等の物理的環境、視覚障害者への適切な声かけ(「その人、危ないから、さがってください」等の不適切な声かけではなく、「盲導犬を使っている人、危ないのでその場で立ち止まってください」のように声かけをすることが重要)や手引き等の人的支援については、命にかかわる急務の問題であるため、義務化する必要がある。</p> <p>・ホームドアについて、命の危険ともいえるホームドア、こどもや大人の方、そしててんかん発作やその他の病気などで、急に倒れることもあり危険</p> <p>・可動式ホーム柵、または、フルスクリーンタイプが安全が高い</p> <p>・昇降式については、視覚に障害がある方は、上から物が下りてくると恐怖を感じるという、こどもも前にバーがあればよじ登りたくなったり、子どもの体では、バーの間が広く、転落の可能性がある</p>

	主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
プラットホーム	内方線付き点状ブロックについて	◎記載なし ○プラットホームの内側であることを認識できるよう、点状ブロックの内側に内方線が位置するものとし、JIS T9251 に合わせたものを基本とする。	・AGLを参考 ・内方線付き点状ブロックは、視覚障害者がホームでの位置を把握する為の重要な整備になっているため、必ず敷設をする必要がある。また、ホームドアがない駅においては、ホーム側の床材の材質を変えるだけでも、視覚障害者への注意喚起に繋がる。 ・鉄道駅での視覚障害者の事故を減少させるための物理的環境、人的環境を総合的な観点から整備する必要がある。特に、ホームからの転落防止策として、点字ブロックの内方線、ホームドア等の物理的環境、視覚障害者への適切な声かけ(「その人、危ないから、さがってください」等の不適切な声かけではなく、「盲導犬を使っている人、危ないのでその場で立ち止まってください」のように声かけをすることが重要)や手引き等の人的支援については、命にかかわる急務の問題であるため、義務化する必要がある。
	部分嵩上げ等について	◎記載なし ◇渡り板等の設備を使用しなくても、車椅子使用者が単独で乗降できるよう措置を講ずることが望ましい。	・ホームと車両の段差・隙間を解消し、単独乗降可能にして欲しい(理由:段差・隙間があるため、わたり板のサポートが必要となり非常に時間がかかる。場合によっては何本も列車を見送ることもあり、円滑な移動とはかけ離れている。また、ベビーカー、子供、高齢者、大きな荷物を持った人にも、段差隙間解消は極めて有効である。)

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
<b>【バスターミナル】</b>		
バスターミナル関連について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港と都市間の移動円滑化策で、車いす利用者等に欠かせない施策が、<u>バスのリフト搭載が必要であり、バスターミナルを含むバス停留所のバリアフリー化が必要です。</u></li> <li>・<u>バス停は、視覚障害者がわかるように工夫してほしい。</u>(現在は、視覚障害者はどこにバス停かわかりづらい。信号みたいに小さい音がでるものなど、視覚障害者がバス停を把握できる仕組みを作っていただきたい。)</li> <li>・<u>正着できるバス停の整備</u>(理由:乗降できるようにバス停の整備が必要。特に正着できるように整備を進めていただきたい。)</li> <li>・<u>車道から歩道に上がれるようにスロープ(切れ込み)をつくっておく。</u>(バス停によっては、車道に降りざるを得ない場合がある。そういう時は、車道から歩道に上がれるように、縁石に切り込みを入れて車いすで歩道に上がれるようにしてほしい。)</li> <li>・<u>バリアフリー縁石(正着性を高めるために、バリアフリー縁石などの導入を進めてほしい。)</u></li> <li>・<u>時刻表と路線図画の高さは車いすで見れる高さにする。</u>(現在、多くのバス停は、時刻表と路線図が高い位置にあり、車いすでは非常に見にくい。これを車いすで見れる高さに改めてほしい。)</li> </ul>
<b>【旅客船ターミナル】</b>		
旅客船ターミナル関連について		<ul style="list-style-type: none"> <li>・実際に船へ乗船するルートにおいては、接岸部などまで誘導ブロックが敷設されていないことが多く、視覚障害者が1人では移動することが出来ない。特に乗船位置は、船の都合でも位置が変わることが多く、誘導ブロックの敷設を更に難しくしている。乗船位置を固定することや、桟橋を利用するなど、視覚障害者が1人で誘導出来るようなしくみが必要になっている。</li> <li>・ターミナル施設においては全ての障害者が利用しやすい設備とする。(ターミナル駐車場に車いす専用駐車スペースが少ない。大型電動いすで利用できるトイレが少ない。車いす利用者にとってのチケット売り場カウンターが使いにくい。)</li> </ul>

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
<p data-bbox="152 108 443 135">【航空旅客ターミナル】</p> <p data-bbox="152 140 443 204">航空旅客ターミナルについて</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港ターミナルビル内では、多くの空港で現行基準を達成若しくは適合していると思われるが、公共交通機関との接続(経路、案内)、国際基準の導入を図るため検討が必要と認識している。しかし、既存の施設が物理的に改修困難な空港があること、費用負担が大きいと実施困難となるので、これら課題に対する検討が必要と考える。また、経路の複数化が必要と考える。</li> <li>・空港ターミナルビルにおいては、特に、以下の項目について基準化が必要と考える</li> <li>・ベビーカーや盲導、聴導犬を利用される方の案内設備の円滑化について</li> <li>・フライトインフォメーション、非常放送の多言語化について</li> <li>・案内サインについては、各空港共通のサービス施設である祈祷室、無線LAN、展望デッキ等のサインの統一化が必要と考える。また、識別のし易さを考え、出発導線及び到着導線に沿ってサインを統一化すべき。</li> <li>・空港ターミナルビルにおいては、特に以下の項目について基準化が重要と考える。</li> <li>・基準化されていない多機能トイレの開口幅、横移乗スペース等について</li> <li>・トイレスペース全体における多機能トイレの数、オストメイトや洗面器等の機器について</li> <li>・一般トイレへの多目的設備の設置、車椅子が使用可能なスペース等について検討を行う必要があるが、既に、幹線空港では上記の内容を盛り込んだトイレ等の改修を進めているので、実態調査の上で基準化の検討をすべき。</li> <li>・空港施設は他の施設に比べ、施設自体が広く、壁沿いの移動や白杖を利用する移動では、各旅行会社のカウンター、保安検査場、搭乗口、トイレなどの要点にたどり着けない。誘導ブロックの敷設と併せて音声案内を必ず設置し、1人でも移動が出来るようにする必要がある。</li> <li>・空港内は光りが取り入れた明るい施設設計を行っていることが多いが、弱視者によってはかえって見にくさを引き起こすこともある。そのため、照明の明るさや壁の色合い、様々なサインや案内表示は弱視者に配慮された内容にする必要があり、必ず弱視当事者の確認を受けて設置を行う必要がある。</li> </ul>

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
<b>【鉄道車両】</b>		
客用乗降口幅の寸法について	<p>◎<u>旅客用乗降口のうち1列車に1以上は、有効幅を800mm以上とする。</u></p> <p>○車椅子スペースの直近の旅客用乗降口は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、有効幅を900mm以上とする。</p>	<p>・AGLを参考</p>
車椅子スペース設置数について	<p>◎客室には1列車に少なくとも1以上の車椅子スペースを設ける。</p> <p>○<u>車両編成が長い場合には、1列車に2以上の車椅子スペースを設ける。</u></p> <p>○車椅子スペースは、利用形態を限定せず、ベビーカー使用者等の多様な利用者に配慮したものとする。</p> <p>○<u>利用の状況、車両編成に応じ、車椅子スペースの増設について取り組む。</u></p> <p>◇<u>各路線の利用実態を踏まえ、車椅子使用者、ベビーカー使用者の利用が多い場合には、車椅子スペース及びベビーカーが利用可能なスペースを増設することが望ましい。</u></p> <p>◇車椅子スペースを設ける際には、列車の編成両数や利用状況を勘案し、座席種別(例えば、指定席・自由席等)の配分にも考慮することが望ましい。</p>	<p>・AGLを参考</p> <p>・電車内では車いす、ベビーカー用車両[椅子が無い車両]の増設[パラリンピックには沢山の車椅子の方が電車を利用する]</p> <p>・<u>特急車両:1編成に2か所以上の車いすに乗車したまま乗れるスペースを設けてほしい(理由:現在は座席に移乗を前提とした作りになっているため、車いすのままでは通路にはみだしてしまう。車内販売カートや、他の乗客が通りにくい。また、現在指定席にしか車いす席がないため、自由席にも作ってほしい。)</u></p> <p>・<u>在来線:1車両に1カ所以上のフリースペースを設ける。(理由:利用者が急増しているため競合し使えないケースが増えている。ベビーカー、高齢者そして、近年急増している旅行者、混雑時など車いす使用者以外にも利用価値は高いと思われる。利用客数の少ない地方路線では、1編成2カ所でも可。)</u></p> <p>・<u>在来線:1車両に1カ所以上のフリースペースを設ける。(理由:利用者が急増しているため競合し使えないケースが増えている。ベビーカー、高齢者そして、近年急増している旅行者、混雑時など車いす使用者以外にも利用価値は高いと思われる。)</u></p> <p>・<u>新幹線:車両4両につき1ヶ所以上、車椅子のまま乗車できるスペースを設置し、自由席にも設置する。(理由:現在自由席には車椅子スペースが無く、狭いデッキでトイレにも行けない状態。また車椅子席は狭く車椅子のまま乗車すると通路にはみ出し、他の乗客の通行の妨げにもなる。自由席にも、指定席にも、誰もが快適に利用できる車椅子のまま乗車できる十分なスペースが必要。)</u></p>

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
		<p>・新幹線：車椅子で乗車できるスペースのそばに多機能トイレを設置する。（理由：車椅子乗車スペースの近くには使い易く、かつ介助のし易い多機能トイレが必要。）</p> <p>・新幹線：車椅子乗車スペースがある車両のドアは900mm以上とする。（理由：大型の車椅子でも安全、スムーズに乗降できるドア幅が必要。）</p> <p>・新幹線：1400mmを超えるストレッチャー形車椅子も乗車できるようにする（理由：個々の障害に合った車椅子の多様化で、ストレッチャー形車椅子利用者も新幹線を利用して旅行するようになった。だがストレッチャー形車椅子を想定した乗車スペースが無いので対応が必要である。）</p> <p>・バリエーションに富んだ車両編成が必要、グループやチームで移動するには、車いす利用者や歩行困難な杖や老人カーの使用の混在するグループ旅行には一車両丸ごとバリアフリーという車両を一編成の中に組み込むことはできないか検討の余地があるのでは、一編成に自転車専用の車輛を連結する事例はないのでしょうか。</p>
車椅子スペースの寸法について	<p>◎車椅子スペースは、車椅子使用者が円滑に利用するために十分な広さを確保する。</p> <p>○車椅子スペースは1,300mm 以上×750mm 以上を確保し、極力車椅子使用者が進行方向を向けるよう配慮する。</p> <p>◇車椅子スペースの広さは、1,400mm 以上×800mm 以上とすることが望ましい。この場合、車椅子が転回できるよう、前述車椅子スペースを含め、1,500mm 以上×1,500mm 以上の広さを確保することが望ましい。</p>	<p>・AGLを参考</p> <p>・新幹線：車椅子のまま乗車できるスペースは、車椅子2台が通路にはみ出さない広さを確保し、ベビーカーも同じように乗車可能とする。（理由：他の乗客の通行の妨げになることなく、身体に無理な負担が掛からないスペースが必要で、近年増えているベビーカー利用者にも配慮が必要。）</p> <p>・特急車両：1編成に2か所以上の車いすに乗車したまま乗れるスペースを設けてほしい（理由：現在は座席に移乗を前提とした作りになっているため、車いすのままでは通路にはみだしてしまう。車内販売カートや、他の乗客が通りにくい。また、現在指定席にしか車いす席がないため、自由席にも作ってほしい。）</p> <p>・1400mmを超えるストレッチャー形車椅子も乗車できるようにする（理由：個々の障害に合った車椅子の多様化で、ストレッチャー形車椅子利用者も新幹線を利用して旅行するようになった。だがストレッチャー形車椅子を想定した乗車スペースが無いので対応が必要である。）</p>
その他鉄道車両について		<p>・行き先案内や運行に関する注意内容が表示されているが、乗務員のアナウンスは除き、画面に映し出されている内容自体を音声化する仕組みがなく、視覚障害者の状況把握を困難にさせている。画面に出ている内容は、全て音声で案内する必要がある。</p>

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
【バス車両】		
ノンステップバスについて		<ul style="list-style-type: none"> <li>・新車購入はノンステップバスを義務付ける。(理由:バスのバリアフリー化は基準を明確にすることで着実に進められる。都市部のバス会社は、車両を12年前後で入れ替えるため、新車購入をバリアフリー車両とすれば、12年で100%達成できる。ワンステップバスは傾斜が急になるため、乗りにくく、危険も多い。今後は新車購入はノンステップバスを義務化してほしい。)</li> <li>・バス車両の低床化とバス停のマウント化(東京の都バスは、バス路線全体に縁石の高さとバス停でバスの床を低くする組み合わせで、スロープ版を所定の位置で運転手が操作する。)舗装された道路では採用が有効である。</li> </ul>
リフト付きバスについて		<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港リムジン・高速バスはリフト付きバスを義務付ける(理由:2010年まで整備対象外だったため導入が著しく遅れている。特に地方空港に行った場合、市内へのアクセスは殆どがバスになるが、現状は車いすで乗車できないため空港から市内へ行けない。この状況を改善するために、新規購入車両はリフト付き車両を義務付けてほしい。)</li> </ul>

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
<p>その他バス車両関連について</p>		<p>・<u>室内の段差を解消してほしい。</u>(理由:多くの車両は後方座席に行く通路に1-2段の段差がある。高齢者等の利用も考えて、室内の通路は全て段差解消をしてほしい。)</p> <p>・<u>車いす座席は2席を標準としてほしい。</u>(理由:現在は大型車両は車いす席が2席あるが、中型車両は1席のものもある。この場合、他の車椅子利用者が乗車していたり、車いす+D51す2名で移動する場合、乗車ができなくなってしまう。2席を標準仕様としてほしい。)</p> <p>・<u>スムーズに着席できる方法を開発してほしい</u>(理由:現在の3点固定の方式は時間がかかりすぎる。欧米のように固定を必要としない、背当て板とサイドポールなどの車いすスペースを推進し、安全に乗降時間の短縮をはかるべき。)</p> <p>・<u>バス会社によって前乗り、後乗りが統一されていないため、視覚障害者は初めて利用するバスはどこから搭乗したら良いのかが判別しづらい。特に、前乗りの場合は運転手が気付いてフォローをしてくれるが、後乗りの場合は運転手から気付かれない傾向がある。搭乗口の統一を行う他に、後乗りの場合は、搭乗者の状況に合わせた配慮が行える仕組みが必要である。</u></p> <p>・<u>バス会社によって、整理券を抜く方法、そして整理券の代わりにICカードをタッチする方法が異なる。もちろん、その設置場所も異なり、普段利用をしないバスを視覚障害者が利用した場合に、上手く乗車が出来ないときがある。円滑に乗車するためには方法と場所の統一化が必要になる。</u></p> <p>・<u>下車を知らせるボタンは、バス会社によって設置位置が異なり、視覚障害者は手探りで探さないといけない。事前に探した際に、誤って押し、運行を妨げる場合もあるため、設置位置の統一化は必要になる。</u></p>

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
<b>【福祉タクシー車両】</b>		
ユニバーサルデザイン タクシーについて		<ul style="list-style-type: none"> <li>・全てのタクシーをUD化する。</li> <li>・標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度におけるレベル2を標準化する。※レベル2を推奨する理由は、大型の車いすが乗車できることが挙げられる。</li> <li>スロープ <ul style="list-style-type: none"> <li>レベル1:スロープの耐荷重は電動車いす本体(80~100kg程度)、使用者本人、介助者の重量等を勘案し200kg以上。</li> <li>レベル2:スロープの耐荷重は電動車いす本体(80~100kg程度)、使用者本人、介助者の重量等を勘案し250kg以上。</li> </ul> </li> <li>乗降口 <ul style="list-style-type: none"> <li>レベル1:幅は700mm以上、高さ1,300mm以上。</li> <li>レベル2:幅は800mm以上、高さ1,350mm以上。</li> </ul> </li> <li>車いすスペース <ul style="list-style-type: none"> <li>レベル1:長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上。</li> <li>レベル2:長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,400mm以上。</li> </ul> </li> </ul>
<b>【船舶】</b>		
スロープの勾配について	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎記載なし</li> <li>○スロープ板の勾配は1/12以下とする。(船舶ガイドライン)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AGLを参考</li> </ul>
バリアフリー客席は、災害時等において客席から円滑に避難できる避難経路を確保し避難誘導を行うことができることを前提として複数のエリアに設置とすることについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎客席のうち旅客定員ごと25人ごとに1以上のバリアフリー客席を設けなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・AGLを参考</li> <li>・車いすスペースとバリアフリー客席を設ける。(理由:車いすに乗車したまま定着出来る専用の車いすスペースが少ない。バリアフリー客席も同様に少ない。)</li> </ul>

主要論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	委員からの意見及びその他理由
<p>その他船舶について</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型電動車いすやハンドル型車いすなどは、段差や通路幅の狭さ、ドア幅の狭さで、甲板室から客席(客室)への通行移動ができないものが多い。また、段差(階段)により屋外デッキへ出ることができない。</li> <li>・運航情報に拡大印刷を提供し、音声アナウンスと共に電光表示を設置し、運行情報、事故情報、緊急時の情報を提供する。 (理由:水上バスの多くには電光表示が設置されておらず、聴覚障害者や高齢者にとっても配慮が不十分である。)</li> <li>・大きな船舶では、視覚障害者は手探りの移動が難しい。そのため、誘導ブロックの敷設や音声案内が必要になる。</li> <li>・視覚障害者が触っただけでは、どの扉も同じなので、号数を浮き出し文字にするなどの配慮が必要。</li> <li>・障害者(高齢者)に船内の構造や避難行動に向けた船内案内カードを作成してほしい。(理由:船の故障や事故時の非常事態による車いす使用者、聴覚障害者、視覚障害者等の安全行動がわからない。)</li> </ul>
【航空機】		
<p>航空機について</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・全座席のひじ掛けを可動式にしてほしい(理由:機内用車椅子から座席に移乗するときに、邪魔になる。限られたスペースでの複数人によるサポートとなるため、できる限り効率よくしてほしい。)</li> </ul>