

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検討の方向性(たたき台)

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	見直しの方向性
通路	1 「移動等円滑化された経路」について	<p>◎ 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。</p> <p>○ 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。</p> <p>○ 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。</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り換えルートについても同様とする。</p> <p>◇ 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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の段差解消経路1ルート以上の基準は維持しつつ、複数ルートの必要性について基準化の是非を含め対応を検討。 ・乗換ルートの段差解消の必要性について基準化の是非を含め対応を検討。
	2 通路の幅寸法について	<p>◎ 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。</p> <p>◇ 車椅子使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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・基準については、車椅子と歩行者がすれ違い可能であること等を踏まえ、現行のとおり。 ・AGLの規定[標準: 1,500mm以上]については整備ガイドラインへの反映を検討。

	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	見直しの方向性
通路	3 通路の空き高寸法について	○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、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。	・AGLの規定[標準:2,100mm以上]については整備ガイドラインへの反映を検討。
	4 傾斜路の勾配について	◎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。 ○屋外では1/20 以下とする。 ◇屋内においても1/20 以下とすることが望ましい。	・基準については、車椅子による通行が可能であることを踏まえ、現行のとおり。 ・AGLの規定[標準:301～3001mm(は1/14等)]については整備ガイドラインへの反映を検討。
階段	5 階段に関する寸法について	○蹴上げ:16cm 程度以下、踏面:30cm 程度以上 ○蹴込み板を設ける。	・AGLの内容については整備ガイドラインに記載済み。
	6 手すりについて(傾斜路手すりも同様)	◎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。 ◎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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○丸形で直径3～4cm 程度とする。 ○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。 ○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。 ○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。 ◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。	・AGLの規定[手すり延長部300mm、高さ800～850mm程度]については、整備ガイドラインに記載済み。(高齢者、障害者等とその他利用者として使い勝手に差がないため、基準化は不適) 手すりの仕様(直線等)については整備ガイドラインにて記載を検討。
エレベータ	7 エレベーターの出入口幅について	◎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。 ◇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。	・基準については、車椅子による通過が可能であることを踏まえ、現行のとおり。 ・AGLの規定[標準:850mm以上]については整備ガイドラインへの反映を検討。

	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	見直しの方向性
8	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>	<p>・現行の基準(11人乗り)は維持しつつ、著しい滞留が発生しないよう、利用実態に応じたかごの広さをできる限り確保することについて、基準化の是非を含め対応を検討。</p> <p>・エレベーター以外を利用できる旅客のエレベーター利用を少なくするため、エレベーターに要配慮者優先のマーク設置を検討。</p>
9	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とすることについて	<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(<エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性>)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>	<p>・エレベーターの乗降ロビー付近には、下り階段・下り段差を設けず、下り階段・下り段差が存在する場合には転落防止策を講ずることについて検討。</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	見直しの方向性
案内誘導設備	1 0 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(記載量が多いため省略)</p>	<p>案内表示等に係る内容については来年度、以下について整備ガイドライン記載に向けた検討を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・異常時の表示について ・床サインについて ・ノングレア素材の使用について ・照明の明るさについて ・ネットワーク化、デジタル化されたサインについて <p>また、過去安心生活政策課で実施した調査研究結果を整備ガイドラインへ記載を検討。</p> <p>(H24技術規格調査結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・床と壁のコントラストについて ・空間が続いている方向を示すサインについて ・錯覚を誘発するデザインの回避について ・極端に大きくカラフルなサインへの留意事項について <p>(H25技術規格調査結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・留意すべき色の組み合わせについて ・色を活用した情報は文字・記号情報を付加して表示することについて
	1 1 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つて、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(記載量が多いため省略)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・JIST0902を踏まえた整備ガイドラインの記載内容を検討。

	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	見直しの方向性
1 2	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>案内表示等に係る内容については来年度、以下について整備ガイドライン記載に向けた検討を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・異常時の表示について ・床サインについて ・ノングレア素材の使用について ・照明の明るさについて ・ネットワーク化、デジタル化されたサインについて <p>また、過去安心生活政策課で実施した調査研究結果を整備ガイドラインへ記載を検討。</p> <p>(H24技術規格調査結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・床と壁のコントラストについて ・空間が続いている方向を示すサインについて ・錯覚を誘発するデザインの回避について ・極端に大きくカラフルなサインへの留意事項について <p>(H25技術規格調査結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・留意すべき色の組み合わせについて ・色を活用した情報は文字・記号情報を付加して表示することについて
1 3	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>・視覚障害者誘導用ブロックのエスカレーターへの誘導については引き続き検討を実施。</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	見直しの方向性	
		<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*)などを統一的連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、柱や床置き等の什器等から適度に離れた道すじに敷設する。</p>		
	1 4	緊急時の情報提供について	<p>(考え方)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>	・異常時の運行情報の提供を可能とする設備の整備について、基準化の是非を含め対応を検討。
ト イ レ	1 5	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所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>・基準については、車椅子による通過が可能であることを踏まえ、現行のとおり。</p> <p>・AGLの規定[標準:900mm]については整備ガイドラインに記載済み。</p>
	1 6	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>・基準については、車椅子の利用に適した広さが確保されていることを踏まえ、現行のとおり。</p> <p>・AGLの規定[便器横の移乗スペースを750mm確保]については整備ガイドラインへの反映を検討。</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	見直しの方向性
1 7	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>・トイレの機能分散(現行の基準において1つの便房内に車椅子対応、オストメイト対応等の機能を求めているところ。1つの便所内にこれら機能の整備を求めることとし、自由度のある配置ができるように基準を変更)</p> <p>・現行の基準において、単にバリアフリー化された便房であることの表示を求めているところ、具体的な機能を扉に表示する等、機能分散に応じた表示の仕方に変更。(視覚障害者向けの表示のあり方を含む)</p> <p>・整備ガイドラインにおいて、スペースに応じたトイレの望ましい配置例を例示。(様々なレイアウトを例示。また、この中で男女共用便房の必要性にも言及)</p> <p>・異性同伴等を考慮した便房内カーテンといった機能についても整備ガイドラインの記載を検討。</p> <p>※利用者全体に対する意識啓発も必要。</p>
1 8	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>◎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>・整備ガイドラインに配置例の記載を増やす際にその他機能、構造についても記載の充実を検討。</p>
休憩設備	1 9 休憩の用に供する設備について	<p>◎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。</p> <p>◇ベンチの形状は、巧緻な操作が困難である障害者等に配慮し、はね上げ式や折りたたみ式を避け、固定式とすることが望ましい。</p>	<p>・基準については休憩設備が確保されていることを踏まえ現行のとおり。</p> <p>・AGLの規定[標準:50m程度の間隔]については整備ガイドラインへの反映を検討。</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	見直しの方向性
	【鉄軌道駅】		
プラットホーム	20 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30 cm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>	※ホームドアの設置促進（「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめの内容を受けて具体的な内容を検討）
	21 内方線付き点状ブロックについて	○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。	・現行では基準となっていない、内方線付き点状ブロックの敷設を基準化。
	22 ホームと車両の段差について	<p>◎鉄軌道車両とプラットホームの段差又は隙間について、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さいものとする。</p> <p>○渡り板を常備しない場合、駅係員等が速やかに操作できる構造の段差・隙間解消装置を設置する。</p> <p>◇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。</p>	・現行基準において、段差・隙間をできる限り平ら・小さいものであることと規定されている一方、基準の数値化が技術的に困難であることを踏まえ、車椅子利用者等が円滑に乗降できる措置の整備ガイドラインへの記載の充実を検討。（優良事例の追記等）

	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	見直しの方向性
	【鉄道車両】		
2 3	客用乗降口幅の寸法について	<p>◎旅客用乗降口のうち1列車に1以上は、有効幅を800 mm以上とする。</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900 mm以上とする。</p>	<p>・基準については、車椅子による通過が可能である事を踏まえ、現行のとおり。</p> <p>・AGLの規定[有効幅を900 mm]については整備ガイドラインにて記載済み。</p>
2 4	車椅子スペースについて	<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>○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。</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>○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。</p> <p>◇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。</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>◎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>・1編成に2以上の車椅子スペースの確保について基準化の是非を含め対応を検討。</p>
	【バス車両】		
2 5	車椅子スペースについて	<p>◎バスには車椅子スペースを1以上確保する。</p> <p>○バスには2脚分以上の車椅子スペースを確保する。</p> <p>○ただし、車椅子を取り回すためのスペースが少ない小型バスなどの場合や車椅子使用者の利用頻度が少ない路線にあっては1脚分でもやむを得ない。</p> <p>◇ノンステップバスの普及に合わせ、車椅子スペースの数の再検討が望まれる。</p>	<p>・引き続き検討。</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	見直しの方向性
2 6	ノンステップバスについて	<p>○乗降時における乗降口の踏み段(ステップ)高さは270mm以下とする。</p> <p>○傾斜は極力少なくする。</p> <p>◎乗降口と車椅子スペースとの通路の有効幅(容易に折り畳むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畳んだときの幅)は800mm以上とする。</p> <p>○乗降口付近を除く低床部分の通路には段やスロープを設けない。</p> <p>○低床部の全ての通路の有効幅を600mm以上とする。ただし、全幅が2.3m級以下のバスであって、構造上、基準を満たすことが困難なものについてはこの限りでない。</p> <p>◇低床部分には段やスロープを設けないことが望ましい。</p> <p>◇小型バスを除き、低床部の全ての通路の有効幅を800mm以上とすることが望ましい。</p> <p>(主要部分抜粋)</p>	・引き続き検討。
2 7	リフト付きバスについて	<p>○乗客の利便のために乗降用リフトを設置する場合には、次の構造のものを採用する。ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良い。</p> <p>①リフトの左右両側への手すりの設置その他の乗降時に車椅子の落下を防止する装置の設置されている又はそれと同等の措置が講じられているものである。</p> <p>②サイドブレーキがかかっていないとリフトが作動しない、リフト昇降時に障害物を検知した場合には自動停止する等のリフトの誤作動を防止する、昇降中に転落しないための措置が講じられているものであり、転落防止板(ストッパ)とリフトの昇降とが連動して作動するものである。</p> <p>③リフトにトラブルが生じた場合、手動でリフトを操作すること等により対処可能な構造である。</p> <p>○乗客の利便のためにスロープ板を設置する場合には、都市内路線バスのスロープ板の要件に準じたものを採用する。ただし、低床車両以外の車両の場合は、スロープ角度の基準は当該要件に依らないことができる。</p> <p>◇次の構造の乗降用リフトを整備することが望ましい。(ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良い)</p> <p>①リフトを荷室に格納した状態で当該荷室に折りたたんだ車椅子が格納できる等、乗降の利便性と運搬能力の両立を図ることができる構造である。</p> <p>(参考例参照)</p> <p>②全長1,200mm程度×全幅780mm程度とする。</p> <p>③耐荷重については、電動車椅子本体(80~100kg)、本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とする。</p> <p>◇乗降用リフトによらず、傾斜角7度(約1/8)以下によりスロープ板を設置できる場合は、都市内路線バスのスロープ板の要件に準じたものを採用することが望ましい。</p>	・引き続き検討。

	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	見直しの方向性
	【福祉タクシー車両】		
28	ユニバーサルデザインタクシーについて	◎○◇乗降口、スロープ板、車椅子スペース、室内座席、車椅子固定装置等記載あり。(記載量が多いため省略)	・引き続き検討する。
	【船舶】		
29	スロープの勾配について	○スロープ板の勾配は1/12以下とする。(船舶ガイドライン)	・AGLの規定[1/12]については潮の干満、車両台数、旅客数の増減等の影響により勾配が大きく変動することから、スロープ板の勾配について常に1/12以下を確保することを基準として規定することは困難なため、現行のままとする。 ・船舶ガイドラインについては同等内容記載済みのため現行どおりとする。
30	バリアフリー客席について	◎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。 (航行予定時間が8時間未満の船舶) ◎いす席、座席又は寝台であること。 ◎手すりが設けられていること。 ◎床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 (航行予定時間が8時間以上の船舶) ◎いす席、座席又は寝台であること。 ◎いす席が設けられている場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 ・高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。 ・手すりが設けられていること。 ・床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 ◎座席又は寝台が設けられている場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 ・高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。 ・手すりが設けられていること。 ・床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 ・寝台については、 イ 寝台の上面の高さが40cmから45cm程度のものであること。 ロ 寝台のある部屋の中に幅が140cm以上及び奥行きが135cm以上である広さ、または、直径150cm以上の円形の空間が確保できる広さを有しており、かつ、車椅子使用者が部屋の出入口、寝台及び当該広さの場所の間の移動を円滑に行うことが可能であること。 ○寝台の戸の前の廊下空間は車椅子が回転できること。	・AGLの規定[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、船内の複数のエリアに設置する。]の対応については、バリアフリー客席を船内の複数エリアに設置した場合、バリアフリー客席から出入り口及び船内旅客用設備までの導線の確保のために、段差の解消や通路幅を確保する必要があり、スペースが限られている旅客船では更なるスペースの確保が困難な場合があることから、基準として規定することは困難なため、基準ではなく船舶ガイドライン改訂の際に記載を検討する。
	【航空機】		
31	可動式肘掛けについて	◎客席数が30以上の航空機には、通路に面する客席の半数以上について、通路側に可動式のひじ掛けを設ける。(構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものはこの限りではない。) ◇構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除き、通路に面する全ての客席について、可動式のひじ掛けを設けることが望ましい。	・利用実態等確認中