

移動等円滑化基準及び整備ガイドライン改正に向けた主要論点に係る検討の方向性

【検討の方向性の類型】

- ① 移動等円滑化基準化又は現行基準を見直し
- ② 移動等円滑化基準化又は現行基準の見直しも視野に引き続き検討
- ③ バリアフリー整備ガイドラインにおいて反映
- ④ その他

1. 旅客施設全般関係

段差解消されたバリアフリールート複数化について

【課題】

- ・ 出入口が複数ある旅客施設で段差解消経路が1ルートのみであること等により、高齢者・障害者等が車両等に乗降する際に、高齢者・障害者等以外の旅客に比して著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされる状況の改善。

【検討の方向性】②

- ・ 一定の場合に複数のバリアフリールートを整備することについて、基準化も視野に引き続き検討。
※現行基準：1ルート以上。

【論点及び今後の検討】

- ・ 複数ルートの定義、複数のバリアフリールートを整備すべき状況等について、来年度専門的な検討を行い具体化。

乗換ルートのバリアフリー化について

【課題】

- ・ 乗換ルートとは異なるルートのみが段差解消していること等により、高齢者・障害者等が乗り換えをする際に、高齢者・障害者等以外の旅客に比して著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされる状況の改善。

【検討の方向性】②

- ・ 乗換ルートのバリアフリー化について、基準化も視野に引き続き検討。
※現行基準：規定なし。

【論点及び今後の検討】

- ・ 乗換ルートの定義、バリアフリールートを整備すべき範囲等について、来年度専門的な検討を行い具体化。

エレベーターかごの大きさ等について

【課題】

- ・車両等への乗降に際して、高齢者・障害者等以外の旅客が階段等により円滑に移動する一方で、高齢者・障害者等がエレベーターの前で滞留し、エレベーターの利用までに著しく長時間を要すケースの改善。

【検討の方向性】②①

- ・現行の基準（11人乗り）では著しい滞留が発生する一定の場合のエレベーターの大型化について、基準化も視野に引き続き検討。
※現行基準：11人乗り以上（実際は寸法で規定）。
- ・併せて、エレベーターを必要とする旅客のエレベーター利用の円滑化のため、エレベーターへの優先マーク設置について、基準化。
※現行基準：規定なし。

【論点及び今後の検討】

- ・利用実態を踏まえたかごの適切な大きさのあり方についてどう考えるか。利用実態に関して、外的要因により旅客数の変動があり得ることに注意が必要。
- ・滞留の定義や適切なかごの大きさのあり方等について、来年度専門的な検討を行い具体化。

トイレのバリアフリー化について

【課題】

- ・車椅子利用者等、バリアフリー化された便房を必要とする方が、他の便房に比べ当該便房が混雑することにより、利用したい時に利用できないケースの改善。

【検討の方向性】①

- ・トイレの機能分散（1つの便所内に必要な機能の整備を行うこと）について、基準化。
※現行基準：1つの便所内に必要な機能を確保。
- ・これに伴い、便房に係る具体的な機能を表示するよう、現行基準を見直し。
※現行基準：便房について、車椅子マークを表示。

【今後の検討】

- ・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（男女共用便房を含む。）の例示を検討。
- ・このほか、異性同伴等を考慮した便房内カーテンの設置等についても、ガイドラインへの記載を検討。
※利用者全体に対する意識啓発は、引き続き実施。

誘導案内について

【課題】

- ・ 視覚障害者、聴覚障害者、発達障害者等が、より識別し易い情報提供の仕方の検討。

【検討の方向性】 ③

- ・ 過去実施された調査結果等を踏まえ、以下のような事項についてガイドラインへの反映を検討。

（例）照明の明るさのあり方

視覚障害者誘導用ブロックのエスカレーターまでの敷設のあり方

現状以上に見やすくわかりやすい統一された案内サインのあり方

【今後の検討】

- ・ 視覚障害者をエスカレーターに誘導することについての安全確保等に留意しつつ、ガイドラインの記載内容について検討。

運行等に関する異常時の情報提供及び避難誘導等に関する非常時の情報提供について

※旅客施設、車両共通事項

【課題】

- ・ 運行情報について、異常発生時に視覚障害者、聴覚障害者、発達障害者等に必要な情報が伝わりにくい状況の改善。

【検討の方向性】 ②

- ・ 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、基準化も視野に引き続き検討。

※現行基準：異常時の情報提供について具体的な規定なし。

【論点及び今後の検討】

- ・ 旅客施設や車両の特性に応じた提供されるべき運行情報の範囲、施設整備のあり方について、来年度専門的な検討を行い具体化。

ホームからの転落防止（ホームドア及び誘導用ブロック）について

【課題】

- ・ 視覚障害者等のホーム転落事故の防止。

【検討の方向性】①

- ・ ホームドアが設置されない駅における内方線付き点状ブロックの敷設を基準化。
※現行基準：一定の条件を満たすホームではホームドアの設置、それ以外のホームではホームドアの設置又は点状ブロック等を設けること。

【今後の検討】

- ・ ホームドア設置駅の誘導用ブロックの敷設のあり方については、「新型ホームドア等に対応する視覚障害者誘導用ブロック敷設方法に関する調査検討委員会」の検討結果等を踏まえ、要すれば基準化又はガイドラインの記載内容の充実を検討。

プラットホームと車両床面の段差及び隙間の解消について

【課題】

- ・ 車椅子利用者等が円滑に車両へ乗降できる環境の改善。

【検討の方向性】③

- ・ 基準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や優良事例について、ガイドラインの記載の充実を検討。

※現行基準：段差・隙間はできる限り平ら・小さいものであること。

※ホームと車両の段差解消については、一般的に以下の点等から技術的に基準化が困難との指摘がある。

- ・ 乗客数によって変動する車両下のバネのたわみや、線路を支えるバラスト（小石・砂礫）の沈み込み等により、車両床面の高さがより大きく変動することでプラットホームとの段差の変動もより大きくならざるを得ない、
- ・ 車両の重心の位置等により車両の横揺れの程度が大きくならざるを得ず、車両とプラットホームの接触を防止するためには、個別の車両・レールの構造に対応してそれぞれに適した隙間を確保する必要がある、

※他方、都市鉄道内の一部の駅施設及び車両については、現在の一般的な鉄道と異なる駆動方式の採用や、ホームのかさ上げ等により、段差及び隙間を一定以下に抑えることが実現できているケースもあることから、こうした事例について、ガイドラインへの記載充実を検討。

【今後の検討】

- ・ 車椅子利用者等が円滑に乗降できる措置のガイドラインへの記載充実。（単独乗降可能、可動式ステップ、ホーム嵩上げ、ホーム部分嵩上げ等、優良事例の追記）

鉄道の車椅子スペースについて

【課題】

- ・ デッキ型車両について、車椅子スペースが満席の場合乗車できないケースや、同スペースが狭く利用しづらいケースの改善。
- ・ 通勤型車両について、車椅子利用者がドア付近の通路上に乗車しなければならないケースの改善。

【検討の方向性】①

- ・ 1列車に2以上の車椅子スペースを確保することについて、基準化。
※現行基準：1列車1以上。

【今後の検討】

- ・ 車椅子席の利用実態や潜在需要、鉄道車両の構造（通路スペースの確保等）、列車の編成のあり方等を踏まえ、車椅子スペースの具体の確保のあり方等について具体的に検討。
※通勤型車両については、利用状況等を踏まえ、1車両に1以上の車椅子スペースの確保が望ましい旨ガイドラインに記載することについて、引き続き検討。

乗合バスについて

【課題】

- ・ ワンステップバスよりも利用者の利便性が高いノンステップバスの更なる普及。
- ・ ハイデッカータイプのバスについて、車椅子利用者に対応したバリアフリー化（乗降用リフト付きバス等）の普及。

【検討の方向性】②④

- ・ ノンステップバスの更なる普及について、基準化も視野に引き続き検討。
※現行基準：ノンステップバス又はワンステップバスを導入。
- ・ ハイデッカータイプのバスのバリアフリー化については、別途検討。

【論点及び今後の検討】

- ・ ノンステップバスのみを基準化することについての課題を整理しつつ、引き続き検討。
- ・ ハイデッカータイプのバスのバリアフリー化については、ユニバーサルデザイン2020行動計画において「空港アクセスバスについては、羽田・成田の両空港で実施している実証運行により得られた課題も踏まえ、リフト付バス以外の車両（例：スロープ付ダブルデッカー）等の導入、バリアフリー車両の効率的な運用等についても検討しつつ、既存の支援制度も活用したバリアフリー化を図る。」とされたことを踏まえ、別途検討。

ユニバーサルデザインタクシーについて

【課題】

- ・車椅子利用者が乗車できるユニバーサルデザインタクシーの普及。

【検討の方向性】③

- ・バリアフリー整備ガイドラインへの反映を検討。

【今後の検討】

- ・タクシー車両について様々な用途に様々な車種があることを踏まえつつ、ガイドラインにおいてユニバーサルデザインタクシーの導入促進に向け、記載の充実を検討。

以上