

2 本年度の検討の内容について

2-1 検討の内容

○改正検討の対象となる省令等

1. 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施設に関する基準を定める省令（以下、「移動等円滑化基準」）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律[平成十八年法律第九十一号]（以下、「バリアフリー法」）第八条第一項の規定に基づき、バリアフリー法で定められた公共交通事業者等が旅客施設※¹及び車両等※²を新たに整備・導入等する際に義務基準として遵守しなければならない内容を示した省令。

※1 バリアフリー法に定められた旅客施設（鉄道駅、軌道停留場、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル施設）

※2 バリアフリー法に定められた車両等（鉄道車両、軌道車両、バス車両、福祉タクシー車両、船舶、航空機）

2. 「公共交通機関の旅客施設の移動等円滑化整備ガイドライン」及び「公共交通機関の車両等の移動等円滑化整備ガイドライン」（以下、合わせて「整備ガイドライン」）

公共交通事業者等が旅客施設及び車両等を新たに整備・導入等する際、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えるために、整備のあり方を具体的に示した目安。移動等円滑化基準に基づく整備内容を除いて、公共交通事業者等は整備ガイドラインに従うことを義務付けられるものではないが、全ての人が利用しやすい公共交通機関の実現に向け、記載内容の活用を公共交通事業者等に期待するもの。

○検討フロー

（手順1）

①各委員から事前に収集した公共交通機関のバリアフリー設備整備に対する意見

②Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン※

上記2つの内容を確認し、移動等円滑化基準及び整備ガイドラインに反映の必要性のある事項について検討した。

※ Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドラインとは

国際パラリンピック委員会（以下、IPC）が定める『IPC アクセシビリティガイド』（以下、IPC ガイド）の技術仕様や大会関係者向けトレーニングに関する項目と、国内関係法令等に基づき、アクセシビリティ協議会で大会の指針としてとりまとめ、IPC から承認をうけたもの。東京 2020 大会の各会場のアクセシビリティに配慮が必要なエリアおよび動線と、そこへのアクセス経路のうちアクセシビリティに配慮が必要な観客の動線として組織委員会が選定するエリアと輸送手段、組織委員会による情報発信・表示サイン等の基準、ならびに大会スタッフ・ボランティアをはじめとした関係者のトレーニング等の指針として活用する。具体的な適用範囲は、対象施設関係者と組織委員会が個別協議して決定する。

<Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン【概要版】より抜粋>

(手順2)

見直しに係る基本的考え方に基づき、検討が必要と考えられる項目を整理すると共に、その中でも見直しの要望が多く、検討の方向性について特に議論が必要であると考えられる主要な論点を整理した。また、委員会等で委員からいただいた追加的な意見等についての整理も適宜行った。

(手順3)

主要論点項目について、①課題、②検討の方向性、③論点及び今後の検討内容を整理すると共に、主要論点以外の項目について、見直しの方向性の内容を整理し、来年度に具体的な改正内容の検討を行うようとりまとめた。

○検討委員会の開催

各種検討については、「移動等円滑化のために必要な旅客施設または車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」(以下、「検討委員会」)を以下のとおり開催し、検討を進めた。

委員会	日時場所	内容
第1回検討委員会	平成28年10月31日 15:00~17:00 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○開催趣旨、見直しの必要性、見直しに係る基本的考え方の提示(2-3、2-4参照) ○各委員からの事前に収集した意見の提示 ○基準等見直しの論点の整理(2-5参照) ○今後の検討の進め方
第2回検討委員会	平成28年12月21日 10:30~12:30 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○各委員からの意見等への対応の提示(2-6参照) ○見直しの方向性の提示(2-7、2-8参照)
第3回検討委員会	平成29年3月21日 10:00~12:00 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室	○本年度にとりまとめた、移動等円滑化基準及び整備ガイドライン見直しの方向性の提示(3-1、3-2参照)

2-2 「移動等円滑化のために必要な旅客施設または車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」委員名簿

順不同、敬称略
第3回検討委員会時点

秋山哲男	中央大学研究開発機構 教授
赤瀬達三	(株) 黎デザイン総合計画研究所 代表取締役
稲垣具志	日本大学理工学部交通システム工学科 助教
鎌田実	東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻 教授
川内美彦	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科 教授
北川博巳	兵庫県立福祉のまちづくり研究所 主任研究員兼課長
高橋儀平	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科 教授
中野泰志	慶應義塾大学経済学部 教授
松田雄二	東京大学大学院工学系研究科建築学専攻 准教授
坂下晃	(公財) 交通エコロジー・モビリティ財団 理事 バリアフリー推進部長
小出真一郎	(一財) 全日本ろうあ連盟 理事
阿部一彦	(福) 日本身体障害者団体連合会 会長
三宅隆	(福) 日本盲人会連合 情報部長
谷野香	(公財) 全国老人クラブ連合会 総務部長
玉木一成	(公社) 全国脊髄損傷者連合会 理事
尾上浩二	(NPO) DPI日本会議 副議長
本條義和	(公社) 全国精神保健福祉会連合会 理事長
小出隆司	全国手をつなぐ育成会連合会 副会長
橋口亜希子	(一社) 日本発達障害ネットワーク 事務局長
平野祐子	主婦連合会 常任幹事 社会部部长
高木正三	全国重症心身障害児(者)を守る会 副会長
今井政人	東日本旅客鉄道(株) 総合企画本部 投資計画部 部長
生田元	東海旅客鉄道(株) 総合企画本部投資計画部長
有田泰弘	西日本旅客鉄道(株) 鉄道本部 駅業務部長

張 欧 華	(一社) 日本民営鉄道協会 土木部会長
吉 野 利 哉	(一社) 日本民営鉄道協会 車両部会長
石 島 徹	(一社) 日本地下鉄協会 業務部長
青 木 邦 比 古	(一社) 公営交通事業協会 業務部長
山 川 一 昭	(公社) 日本バス協会 技術安全部長
熊 谷 敦 夫	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会 業務部長
川 村 泰 利	(一財) 全国福祉輸送サービス協会 副会長
須 田 弘 次	(一社) 日本旅客船協会 常務理事
池 田 薫	(公社) 日本港湾協会 審議役
脇 光 次 郎	定期航空協会 事務局長
高 柴 和 積	(一社) 全国空港ビル協会 常務理事
鎌 原 宜 文	国土交通省道路局路政課長
吉 岡 幹 夫	国土交通省道路局企画課長
石 崎 和 志	国土交通省住宅局建築指導課長
日 野 祥 英	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長
中 山 康 二	国土交通省鉄道局技術企画課長
谷 口 礼 史	国土交通省自動車局総務課企画室長
鶴 田 浩 久	国土交通省自動車局旅客課長
江 坂 行 弘	国土交通省自動車局技術政策課長
石 原 典 雄	国土交通省海事局安全政策課長
池 光 崇	国土交通省海事局内航課長
西 尾 保 之	国土交通省港湾局技術企画課技術監理室長
宮 澤 康 一	国土交通省航空局航空ネットワーク部ネットワーク企画課長
大 沼 俊 之	国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課長
長 谷 川 武	国土交通省航空局航空ネットワーク部空港施設課長
長 井 総 和	国土交通省総合政策局安心生活政策課長

2-3 検討の必要性

1. バリアフリー化の進捗状況

1-1. 公共交通機関のバリアフリー化の整備目標

○平成23年改正の基本方針において、1日当たり3,000人以上の利用者のある旅客施設について、平成32年度までに原則100%バリアフリー化する等の整備目標を設定。

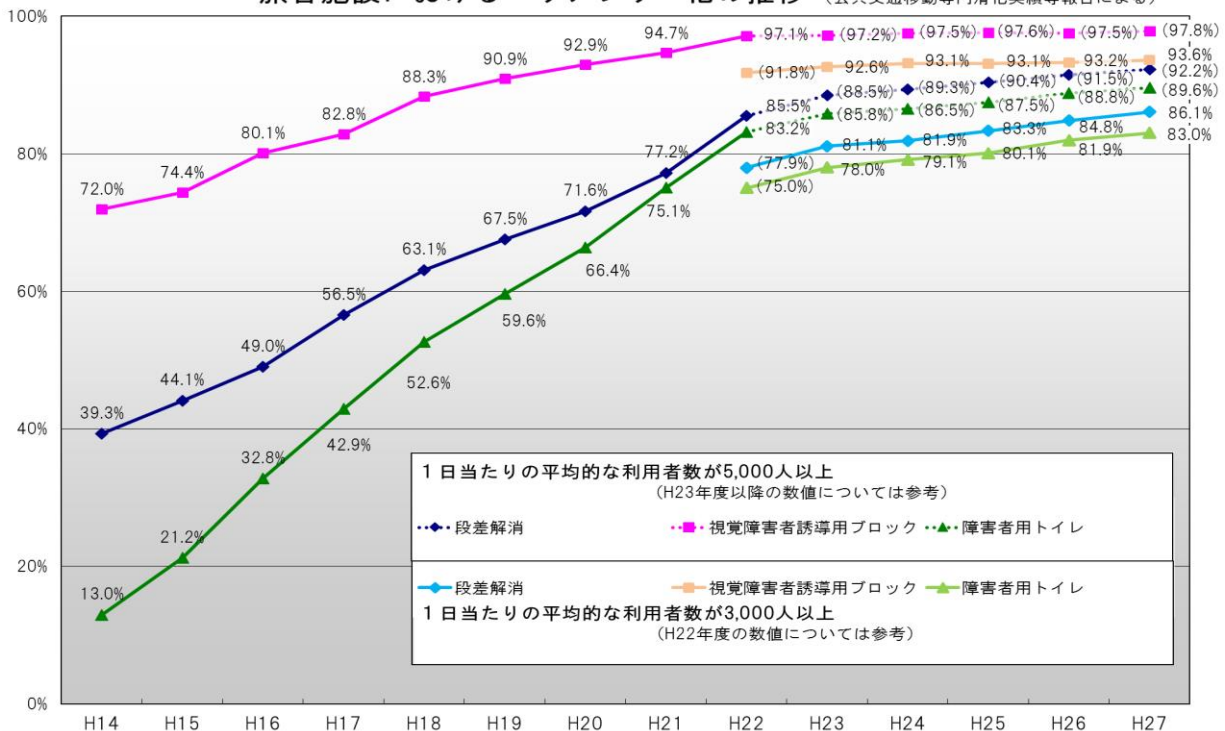
		現状※ (2015年度末)	2020年度末までの目標 (平成32年度末)
鉄軌道	鉄軌道駅	86%	○3,000人以上を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化
	ホームドア・ 可動式ホーム柵	65路線 665駅	車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進
	鉄軌道車両	65%	約70%
バス	バスターミナル	90%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	乗合 バス 車両	ノンステップバス	約70% (対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	約25% (リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両(高速バス等)を対象)
船舶	旅客船ターミナル	100%	○3,000人以上を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	旅客船	37%	○約50% ○5,000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化
航空	航空旅客ターミナル	86%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	航空機	96%	約90%
タクシー	福祉タクシー車両	15,026台	約28,000台

※ 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のもの対象。

1-2. バリアフリー整備目標の達成状況①(旅客施設)

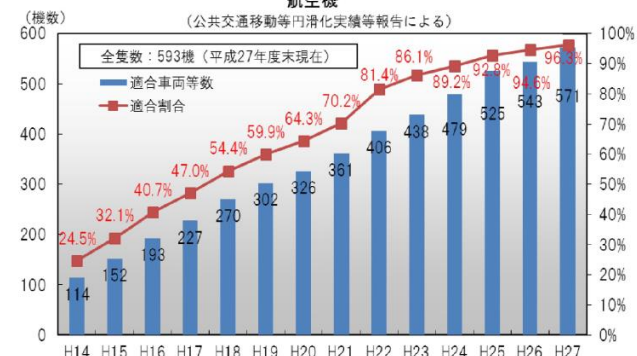
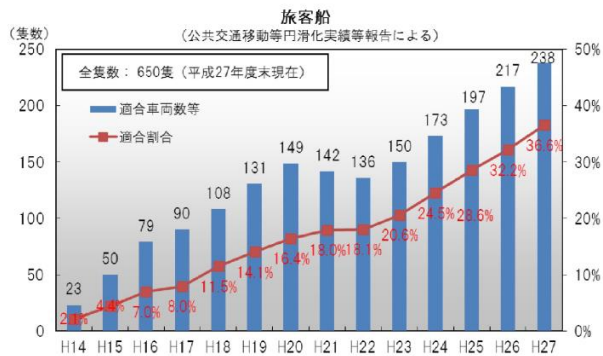
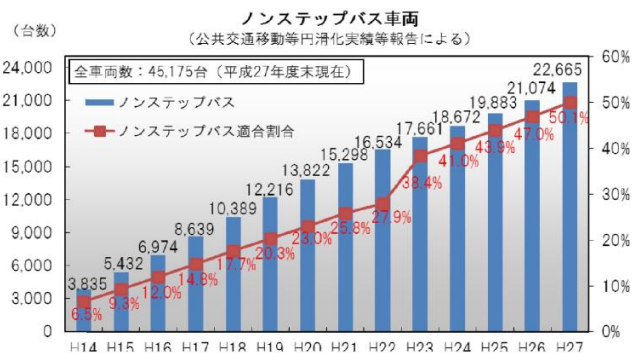
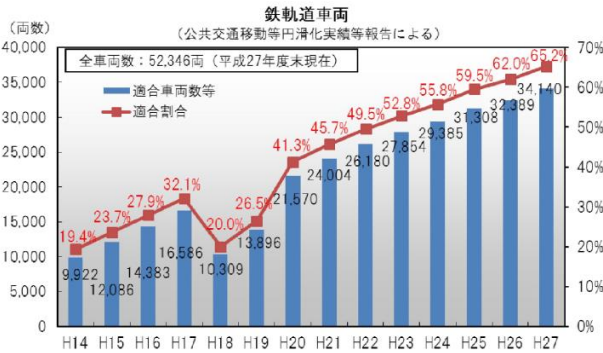
○平成22年度までに1日当たり5,000人以上、また、平成23年度以降は1日当たり3,000人以上の利用者のある旅客施設について、基本方針の目標に基づきバリアフリー化が着実に進展。

旅客施設におけるバリアフリー化の推移 (公共交通移動等円滑化実績等報告による)



1-2. バリアフリー整備目標の達成状況②(車両等)

○鉄道、路線バス、船、航空の各モードにおいて、バリアフリー化が着実に進展。



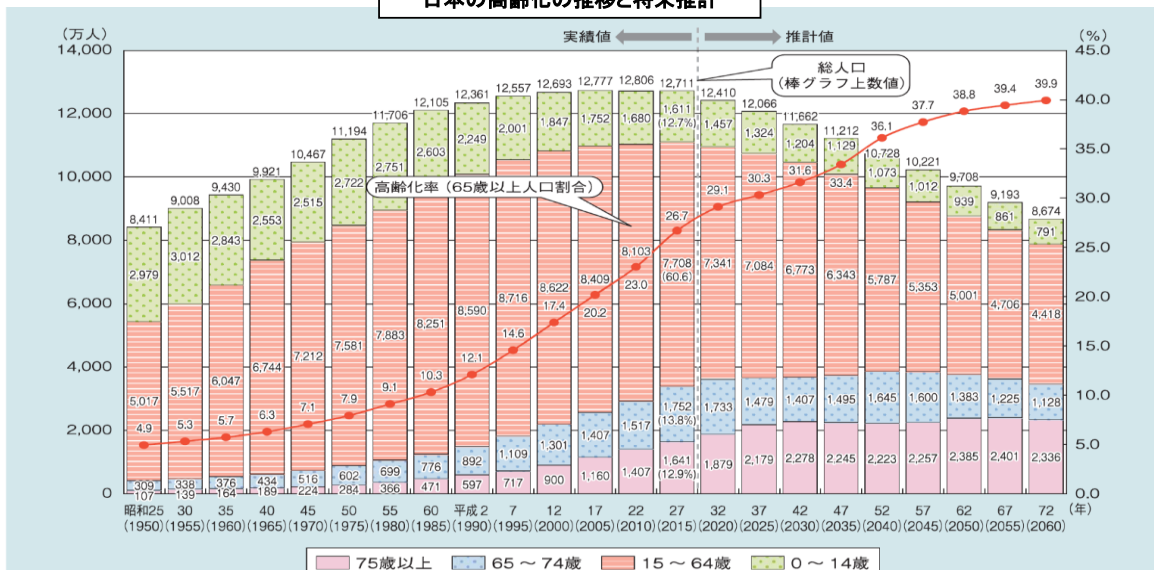
2. バリアフリーを取り巻く環境の変化等

2-1. 移動要配慮者の状況①(高齢者)

> 急速な高齢化の進展

- 我が国の高齢化は急速に進展。2015年（平成27年）の高齢者数は約3,400万人、高齢化率は26.7%であり、2005年（平成17年・バリアフリー法施行前年）に比して800万人強（30%強）増加。また、高齢化率も6.5%上昇。
- 今後も高齢化率は上昇を続け、東京オリンピック・パラリンピック後には30%を超え、2060年には40%近くに達する見込み。高齢者数も今後、約30年間は伸び続けると推計。

日本の高齢化の推移と将来推計



資料：2010年までは総務省「国勢調査」、2015年は総務省「人口推計（平成27年国勢調査人口速報集計による人口を基準とした平成27年10月1日現在確定値）」、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果
(注) 1950年～2010年の総数は年齢不詳を含む。高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。

出典：平成28年版高齢社会白書

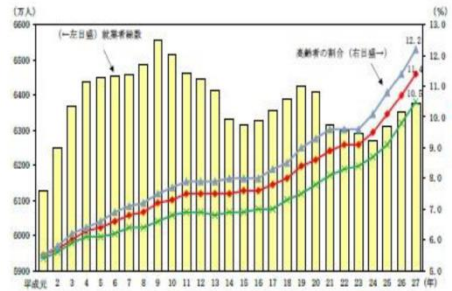
2-1. 移動要配慮者の状況②(高齢者)

> 高齢者の就業

○平成27年の高齢者の就業者数・就業者総数に占める割合は、ともに過去最高。

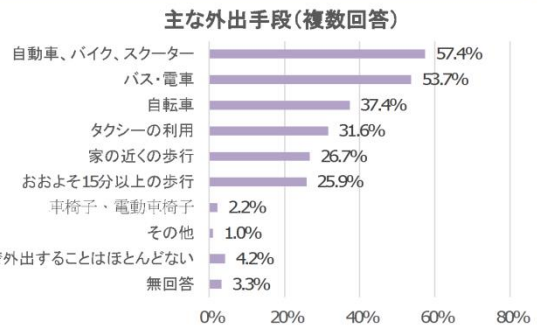
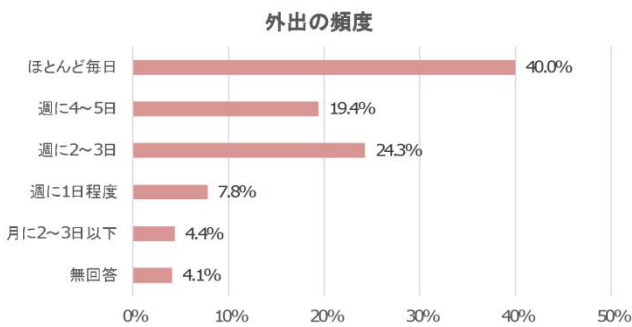


就業者総数に占める高齢者の割合の推移(平成元年~27年)



> 高齢者の外出状況

○高齢者のうち、40%がほぼ毎日外出し、週に1回以上外出する人の合計は90%超。また、外出の際、多くの人が公共交通機関を利用。

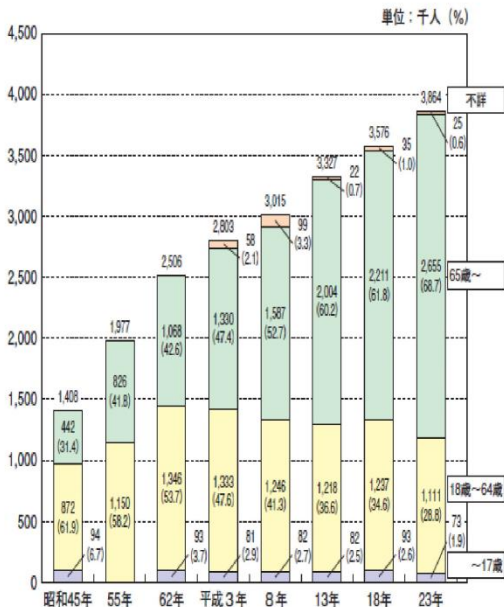


2-1. 移動要配慮者の状況③(障害者)

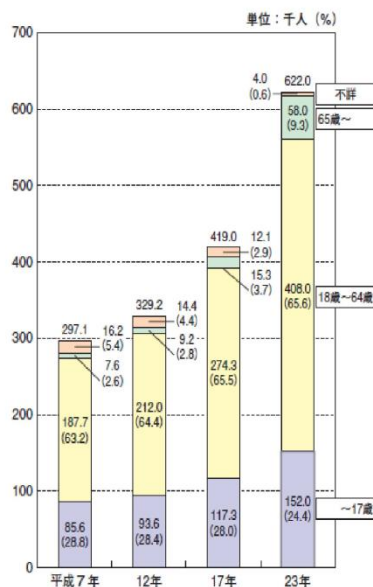
> 障害者数の増加

○平成23年の身体障害者数は約386万4千人で、平成18年に比して約29万人(8.1%)増。また、知的、精神障害者数も増加しており、今後も障害者数は増加することが見込まれる。

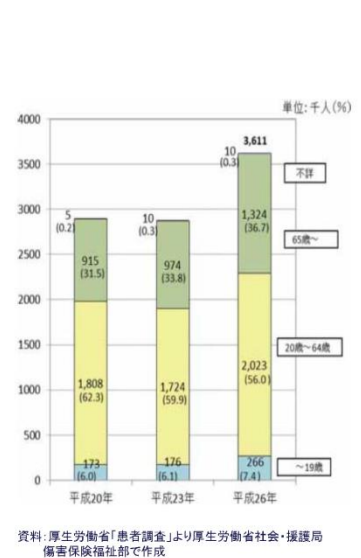
<身体障害児・者(在宅)>



<知的障害児・者(在宅)>



<精神障害者(外来)>



2-1. 移動要配慮者の状況④(障害者)

➤障害者の外出の状況

○障害者の外出状況を見ると、65歳未満では全体の92.5%、65歳以上では全体の82.3%が頻度にかかわらず外出。
 ○また、週に1回以上外出する人の割合は、65歳未満で77.0%、65歳以上で58.2%と過半を占める。

	(65歳未満)						(65歳以上(年齢不詳を含む))					
	総数	障害者手帳所持者	障害者手帳の種類(複数回答)			手帳所持者で、自立支援給付等を受けている者	総数	障害者手帳所持者	障害者手帳の種類(複数回答)			手帳所持者で、自立支援給付等を受けている者
			身体障害者手帳	療育手帳	精神障害者保健福祉手帳				身体障害者手帳	療育手帳	精神障害者保健福祉手帳	
総数	4,202	3,971	2,408	1,139	852	231	6,199	5,779	5,454	126	303	420
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
毎日	1,308	1,247	774	370	194	61	808	774	731	16	46	34
	31.1%	31.4%	32.1%	32.5%	22.8%	26.4%	13.0%	13.4%	13.4%	12.7%	15.2%	8.1%
1週間に3~6日	1,230	1,145	721	288	245	85	1,457	1,366	1,307	21	45	91
	29.3%	28.8%	29.9%	25.3%	28.8%	36.8%	23.5%	23.6%	24.0%	16.7%	14.9%	21.7%
1週間に1~2日程度	699	662	375	172	183	37	1,348	1,248	1,189	20	53	100
	16.6%	16.7%	15.6%	15.1%	21.5%	16.0%	21.7%	21.6%	21.8%	15.9%	17.5%	23.8%
2週間に1~2日程度	198	179	96	52	54	19	378	356	334	10	22	22
	4.7%	4.5%	4.0%	4.6%	6.3%	8.2%	6.1%	6.2%	6.1%	7.9%	7.3%	5.2%
1ヶ月に1~2日程度	297	284	170	107	63	13	791	730	693	23	33	61
	7.1%	7.2%	7.1%	9.4%	7.4%	5.6%	12.8%	12.6%	12.7%	18.3%	10.9%	14.5%
その他	154	146	88	45	40	8	318	294	277	8	14	24
	3.7%	3.7%	3.7%	4.0%	4.7%	3.5%	5.1%	5.1%	5.1%	6.3%	4.6%	5.7%
外出していない	100	97	64	22	28	3	509	453	418	11	46	56
	2.4%	2.4%	2.7%	1.9%	3.3%	1.3%	8.2%	7.8%	7.7%	8.7%	15.2%	13.3%
不詳	216	211	120	83	45	5	590	558	505	17	44	32
	5.1%	5.3%	5.0%	7.3%	5.3%	2.2%	9.5%	9.7%	9.3%	13.5%	14.5%	7.6%

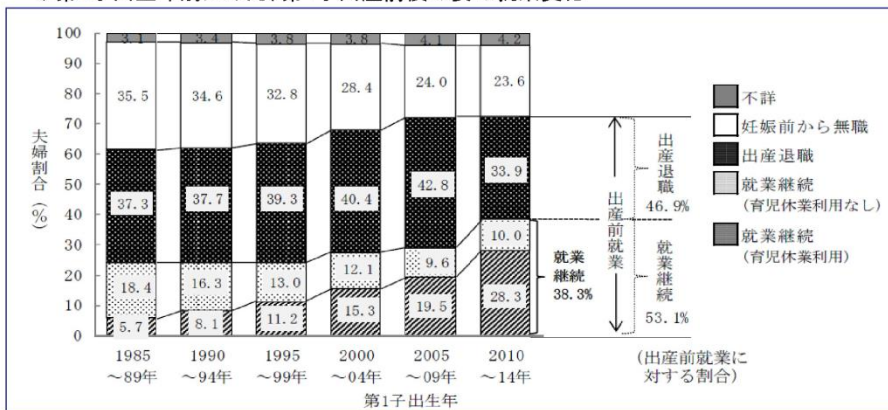
出典：平成23年生活のしづらさなどに関する調査(全国在宅障害児・者等実態調査)結果【厚生労働省 社会・援護局 障害保健福祉部】

2-1. 移動要配慮者の状況⑤(妊産婦)

➤出産前後の女性の就業変化

○第1子出産前後の女性の就業状態の変化を見ると、第1子出産後の就業継続者の割合は、2005~09年の29.0%から2010~14年の38.3%へと10%近く上昇しており、妊娠中も勤務を継続している女性が増加。
 ○特に、いわゆる正規の職員である女性についてみると、就業継続率は2005~09年の56.5%から2010年~14年には69.1%と約13%上昇。

◆第1子出生年別にみた、第1子出産前後の妻の就業変化



◆結婚・出産前後の妻の就業継続率、および育児休業を利用した就業継続率

結婚年/子の出生年	結婚前後	第1子妊娠前の従業上の地位				第2子出生前後	第3子出生前後
		第1子出生前後	正規の職員	パート・派遣	自営業主・家族従業者・内職		
1985~89年	60.3%	39.2 (9.2)	40.7 (13.0)	23.7 (2.2)	72.7 (3.0)
1990~94年	62.3	39.3 (13.0)	44.5 (19.9)	18.2 (0.5)	81.7 (4.3)	81.9 (16.3)	84.3 (17.6)
1995~99年	65.1	38.1 (17.6)	45.5 (27.8)	15.2 (0.8)	79.2 (-)	76.8 (28.8)	78.1 (19.1)
2000~04年	71.8	40.5 (22.6)	52.4 (37.5)	18.1 (2.2)	71.4 (2.5)	79.2 (33.5)	77.0 (27.6)
2005~09年	71.8	40.4 (27.1)	56.5 (46.3)	17.8 (4.7)	71.1 (2.2)	76.3 (43.2)	81.0 (30.7)
2010~14年	81.0	53.1 (39.2)	69.1 (59.0)	25.2 (10.6)	73.9 (8.7)	78.1 (51.1)	79.2 (44.6)

注：図表II-4-2、図表II-4-3に同じ。就業継続率は、結婚前・妊娠時に就業していた妻に占める結婚後・出産後に就業を継続していた妻の割合、()内は育児休業制度を利用して就業を継続した割合を示す。

出典：第15回出生動向基本調査(国立社会保障・人口問題研究所)

2-1. 移動要配慮者の状況⑥(妊産婦)【参考】

➤子育てしやすい環境、女性が活躍しやすい環境の整備

○少子化対策、男女共同参画の観点から、政府において、妊娠中の女性のためのバリアフリー化等の取組を推進。

◆少子化社会対策大綱（平成27年3月20日閣議決定）（抜粋）

IV きめ細かな少子化対策の推進

(2) 社会全体で行動し、少子化対策を推進する。

(結婚、妊娠、子供・子育てに温かい社会づくり)

安心して妊娠・出産、子育てをする上で、妊娠中の方や子供連れで外出する際に生じる様々な支障を取り除き、外出しやすい環境を整備することが重要である。こうした環境整備は、若い世代が妊娠・出産、子育てに対して前向きに考えることにもつながる。
マタニティマーク、ベビーカーマークの普及など、**妊娠中や子育て時のバリアフリー化を進めるとともに**、地域において子供連れにお得なサービスを提供する取組の全国展開などを行う。

◆第4次男女共同参画基本計画（平成27年12月25日閣議決定）（抜粋）

第2部 施策の基本的方向と具体的な取組

I あらゆる分野における女性の活躍

2 家事・育児・介護等に男性が参画可能となるための環境整備

イ 地域等における環境整備

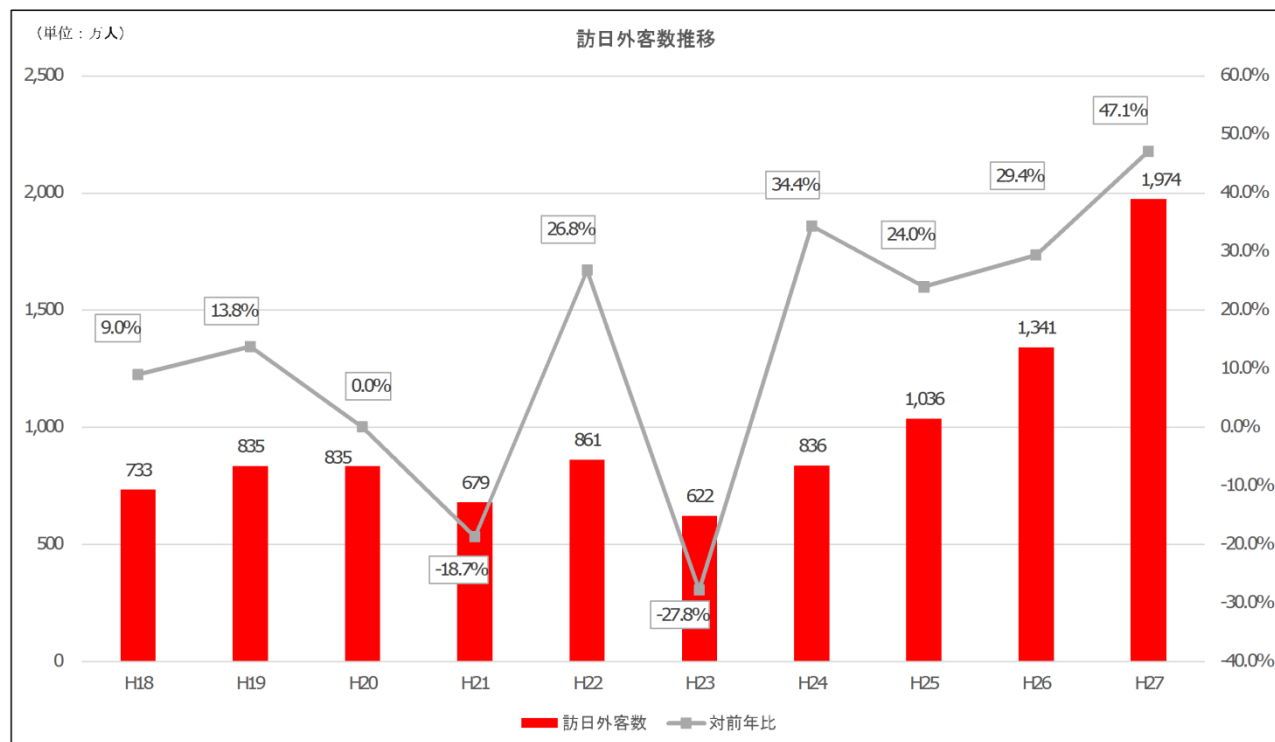
① 男性が子育てに参画しやすくなるための環境整備(ベビーベッド付男性トイレの整備、交通機関での子供連れの乗客への配慮等)を推進する。

2-1. 移動要配慮者の状況⑦(外国人)

➤訪日外国人旅行者数の増加

○平成27年における訪日外国人旅行者数は1,974万人と、平成18年に比して約2.7倍に大幅に増加。

○また、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年（平成32年）に、訪日外国人旅行者数を4,000万人とする新たな目標が「明日の日本を支える観光ビジョン（H28.3.30）」において設定。今後、さらに訪日外国人旅行者が増加することが見込まれる。

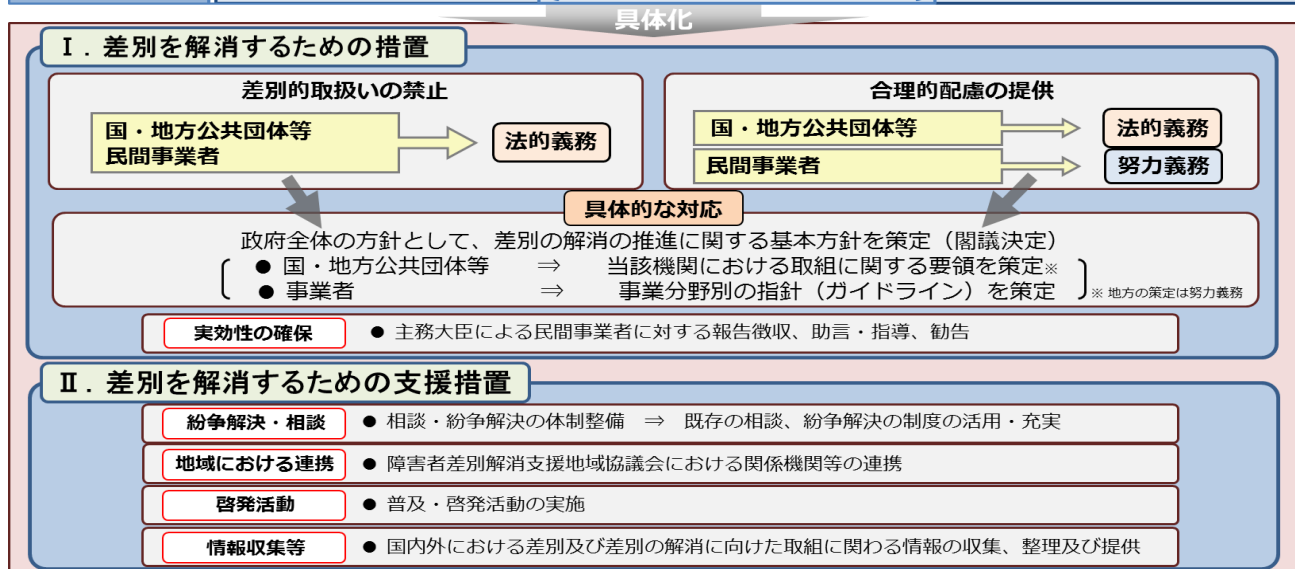


出典：JNTO(日本政府観光局)「訪日外客数」より安心生活政策課作成

2-2. 障害者差別解消法の施行(平成28年4月1日施行)

○平成28年4月1日に施行された障害者差別解消法は、障害のある方に対する「不当な差別的取扱い」を禁止し、社会的障壁の除去の実施について「合理的配慮の提供」を求めている。

<p>障害者基本法 第4条</p> <p>基本原則 差別的禁止</p>	<p>第1項：障害を理由とする差別等の権利侵害行為の禁止</p> <p>何人も、障害者に対して、障害を理由として、差別することその他の権利利益を侵害する行為をしてはならない。</p>	<p>第2項：社会的障壁の除去を怠ることによる権利侵害の防止</p> <p>社会的障壁の除去は、それを必要としている障害者が現に存し、かつ、その実施に伴う負担が過重でないときは、それを怠ることによつて前項の規定に違反することとならないよう、その実施について必要かつ合理的な配慮がされなければならない。</p>	<p>第3項：国による啓発・知識の普及を図るための取組</p> <p>国は、第一項の規定に違反する行為の防止に関する啓発及び知識の普及を図るため、当該行為の防止を図るために必要となる情報の収集、整理及び提供を行うものとする。</p>
---	---	--	--



施行日：平成28年4月1日（施行後3年を目途に必要な見直し検討）

2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定①

○2020年の東京パラリンピックを契機に、政府としてハード・ソフト面のバリアフリー化を進めることとしている。

➢2020年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針（平成27年11月27日閣議決定）【概要抜粋】

1. はじめに

パラリンピックの開催は、**障害者の自立や社会参加を促す大きな力**。参加国・地域数についても、オリンピックとの差が縮まるよう、過去最多を目指す。

2. 基本的な考え方

- ・パラリンピックをオリンピックと一体的に運営することを通じて**障害者の社会参加の拡大**を図る。
- ・**高齢化社会**、環境・エネルギー問題等多くの先進国に共通する課題を踏まえ、**有形・無形の遺産（レガシー）を創出**し、日本の力を世界に発信する。

4. 大会を通じた新しい日本の創造

大会を弾みとしてスポーツ・運動による健康増進、受動喫煙防止、**公共施設等のユニバーサルデザイン化・心のバリアフリーによる共生社会の実現**を通じて、**障害者・高齢者の活躍の機会を増やす**。

➢第5回 東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部会合における安倍総理挨拶、石井国土交通大臣発言について

➢総理大臣挨拶（抄）

パラリンピックについては史上最高の盛り上げを実現し、ユニバーサルデザインや心のバリアフリーによる共生社会への弾みとします。

➢石井国土交通大臣発言（抄）

国土交通省としては、円滑な輸送対策や外国人観光客の受入環境の整備などにしっかりと取り組んでまいります。その際、(略)「ユニバーサルデザイン2020中間とりまとめ」を踏まえ、**東京だけではなく全国各地における高い水準のバリアフリー化**(中略)にも取り組んでまいります。

2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定②

➤UD2020関係府省等連絡会議 中間取りまとめについて①

○本年8月に取りまとめられた「ユニバーサルデザイン2020中間取りまとめ」において、「交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正」が盛り込まれており、「平成29年度中を目途に改正する」とされている。

1. 経緯

東京大会を契機として、共生社会の実現に向けたユニバーサルデザイン化、心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を実行するため、本年2月、遠藤オリパラ担当大臣を座長とし、総合政策局長を含む関係府省庁担当局長等を構成員とする「ユニバーサルデザイン2020関係府省等連絡会議」を設置。

同会議の下に設置された「心のバリアフリー分科会」及び「街づくり分科会」における議論を経て、本年8月、取り組むべき具体的施策について「中間とりまとめ」としてとりまとめ。

2. 中間とりまとめの概要（国交省関連）

(1) ユニバーサルデザインの街づくり

① 東京大会に向けた重点的なバリアフリー化

空港から競技会場等に至る面的なバリアフリーを推進、東京のユニバーサルデザインの街づくりを世界にアピール

- 競技会場周辺エリア等の道路、都市公園、鉄道駅等のバリアフリー化に向けた重点支援
- 新宿、渋谷等都市主要ターミナルの再開発に伴う面的なバリアフリー化の推進
- 成田空港、羽田空港国際線ターミナルの世界トップレベルのバリアフリー化
- 空港アクセスバス・UDタクシー導入への重点支援 等

② 全国各地における高い水準のバリアフリー化の推進

今後の超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準の底上げを図り、東京大会のレガシーとする

- パラリンピック・アクセシビリティ基準を踏まえた**交通バリアフリー基準・ガイドラインの改正**、建築設計標準の改正（鉄道車両の車椅子スペースの設置箇所数、ホテル客室の指針見直し 等について検討）
- 観光地のバリアフリー情報の提供促進（モデル評価の実施、バリアフリーツアーセンターの拡大）
- 各地の中核施設（大規模ターミナル等）を中心とした面的なバリアフリー化
- 公共交通機関等のバリアフリー化（鉄道の車いす利用環境改善、主要空港・主要旅客船ターミナルのバリアフリー化 等）
- ICTを活用した情報発信・行動支援（歩行者移動支援サービスの実証、バリアフリー情報のオープンデータ化、乗換検索システム実現 等）
- トイレの利用環境改善（多機能トイレの機能分散、マナー改善キャンペーンの実施 等）

(2) 心のバリアフリー

○交通、観光分野における接遇の向上と職員研修の充実 等

3. 今後の予定

11月～12月 心のバリアフリー分科会、街づくり分科会
年末 第4回連絡会議（最終とりまとめ）

2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定③

➤UD2020関係府省等連絡会議 中間取りまとめについて②

○東京大会は**共生社会の実現に向けて社会構造を変える絶好の機会**。成熟社会における**先進的な取組を世界に示す契機**
○「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、**社会的障壁を取り除くのは社会の責務**であるという「**障害の社会モデル**」の考え方を共有し、全国で、人々の心にある障壁に向けた取組（**心のバリアフリー**）及び物理的障壁や情報にかかわる障壁に向けた取組（**ユニバーサルデザインの街づくり**）を進めるべき

【中間とりまとめ 主な施策（国交省関連）】

ユニバーサルデザインの街づくり（東京）

空港から競技会場等に至る連続的かつ面的なバリアフリーを推進、世界水準での重点的なバリアフリー化を実現

○競技会場周辺エリア等の連続的・面的なバリアフリー化の推進



・アクセス道路について、重点整備区間を決定の上、バリアフリー化を重点支援

・主要な都市公園について、2020年（平成32年）までにバリアフリー化し、特に高水準のバリアフリー化を達成するものに対しモデル事例として重点支援

・主要建築物におけるトイレの実態調査に基づき、効果的な改修方法を検討・提案し、バリアフリー化を推進



○成田空港、羽田空港国際線ターミナル等のバリアフリー化の推進

・成田空港・羽田空港国際線ターミナルにおける世界トップレベルのユニバーサルデザイン化に向け、今年度中に数値目標を設定し、取組を具体化

・UDタクシー乗降の利便性向上に向け、羽田空港国際線ターミナルタクシー乗り場の再配置を今年度中に完了

○主要鉄道駅・ターミナル等におけるバリアフリー化の推進

・大会関連駅のエレベーター増設やホームドア整備等への重点支援

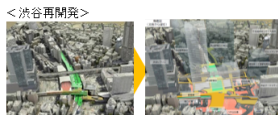
<ホームドア>

<エレベーター>

<バリアフリー-緑石>



・都市主要ターミナル（新宿、渋谷、品川、虎ノ門等）について、都市再開発の中でバリアフリー化（平成32年供用目標（部分含む））



・都心～臨海部BRT計画（平成31年運行開始予定）へのバリアフリー新技術の導入検討

○リフト付バス・UDタクシー車両等の導入促進

・空港アクセスバス・UDタクシー等の導入に向けた重点支援



・併せて、オリパラ特別仕様ナンバープレート等の寄付金を活用し、空港アクセスバス、UDタクシーの導入を促進



2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定④

➤UD2020関係府省等連絡会議 中間取りまとめについて③

ユニバーサルデザインの街づくり（全国各地）

超高齢社会への対応、地方への観光誘客拡大等の観点から、全国のバリアフリー水準を底上げし、東京大会のレガシー化

○バリアフリー基準・ガイドラインの改正

東京大会に向けた基準を踏まえ、国内基準・ガイドラインを改正し全国のバリアフリー水準を底上げ

- 交通バリアフリー基準・ガイドライン改正（平成29年度中目途）
- 建築物に係る設計標準改正（今年度中目途）



鉄道車両の車いすスペース設置、ホテル客室の指針見直し等について検討

○観光地のバリアフリー化

障害のある人が訪れやすい観光地づくりに向け、観光地エリア全体の面的なバリアフリーを推進

- 観光地のバリアフリー化について、モデル評価を実施（今年度）
- バリアフリーツアーセンターの充実

○都市部等における複合施設（大規模駅や地下街等）を中心とした面的なバリアフリーの推進

地域の核となる施設を中心に連続的かつ面的なバリアフリーを推進

- 主な道路1700kmを重点的にバリアフリー化（平成32年完了目標）
- その他主要鉄道駅等周辺の道路について、実態調査に基づき、各市町村の取組を支援
- 市町村によるバリアフリー基本構想の策定促進に向け、ガイドブックを改訂
- パーキングパーミット制度の導入に向け、検討会を設置 等

○公共交通機関等のバリアフリー化

鉄道、旅客船ターミナル、空港、バス・タクシー等におけるバリアフリー化の更なる推進

- 鉄道における車いす利用環境（待ち時間、車椅子集中時対応）の改善につき、今年度中に検討会設置
- ハンドル型電動車椅子の鉄道車両等への乗車要件を見直し（今年度末目途に結論）
- 主要旅客船ターミナルにおける陸上交通機関からの連続的なバリアフリー化状況を今年度中に点検し、バリアフリー化を促進
- 関西空港、中部空港、新千歳空港、那覇空港等のバリアフリー化について、今年度中に数値目標を設定し、取組を具体化 等



○ICTを活用したきめ細かい情報発信・行動支援

ICTを活用し、障害のある人等が自立して移動できる環境の整備

- 空港から競技会場までの移動支援に向け、歩行者移動支援サービスの実証を実施
- バリアフリールート・所要時間を提供する乗換検索システムの実現に向け、今年度中に対応方針をとりまとめ
- 鉄道車両内での障害者向けの走行位置案内を行うスマートフォンアプリの実現に向け、今年度中に技術調査を実施 等

○トイレの利用環境の改善

様々な障害のある人にとって利用しやすいトイレ環境の整備

- ガイドライン等を改正し、多機能トイレの機能分散を図る（今年度、来年度）
- 多機能トイレのマナー改善に向けたキャンペーンを実施



心のバリアフリー

○交通・観光分野における接遇の向上と職員研修の充実

- 接遇ガイドラインを平成29年度中に作成するとともに、交通事業者の研修を充実 等



2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定⑤

➤Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン 暫定基準の概略について①

○東京大会の組織委員会において、国際パラリンピック委員会の求めに応じ、大会時のバリアフリー化のガイドラインとして「Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を策定。ハード面について暫定基準を取りまとめ。

I アクセシビリティ・ガイドライン

1 概要

組織委員会が、国際パラリンピック委員会（IPC）の求めに応じて策定する、大会運営に係るハード・ソフト両面のバリアフリー化を目的とする大会時のガイドライン

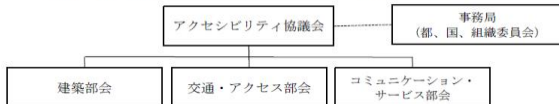
2 アクセシビリティ・ガイドラインの性格

ガイドラインに法的拘束力はないが、組織委員会は、対象施設の管理者等の大会関係者に整備の働きかけを行うとともに、仮設施設の整備やソフト的対応も含めガイドラインを踏まえた大会運営を確保

II Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン

1 検討体制

都は、国・組織委員会と共催で、アクセシビリティ協議会を設置



※策定に当たり、障害者団体、関係機関、有識者等の意見を聴取

- 建築部会
各会場における通路、エレベーター、会場の座席、トイレ等におけるバリアフリーの技術仕様を検討
- 交通・アクセス部会
アクセス経路に関わる空港・駅・港湾・道路・バス停における通路、エレベーター、トイレ等のバリアフリーの技術仕様を検討
- コミュニケーション・サービス部会
組織委員会による刊行物・案内サイン等情報発信の技術仕様や大会スタッフ・ボランティア向け接遇トレーニングの指針を検討

2 策定スケジュール

- 本年1月、ハード編（暫定基準）についてIPCが承認
- 現在、設備や情報発信等の技術仕様に加え、ソフト面についても取りまとめであり、平成28年度中に最終承認を得る予定

III 暫定基準の適用

1 暫定基準

大会施設や会場までの経路等、構造物の設計段階で必要となる「通路、スロープ、階段、出入口、エレベーター、会場の座席」等ハード面に係る約180項目（数値基準：約50項目）について先行的に「暫定基準」として取りまとめ

ハード面のうち、家具やカウンター等住宅設備機器は現在検討中

2 適用の範囲

- 東京オリンピック・パラリンピック大会の会場であってアクセシビリティに配慮が必要な観客等（パラリンピック選手、大会関係者等その他のクライアントを含む。）のエリア
- 両大会の競技会場へのアクセス動線のうち、アクセシビリティに配慮して、組織委員会が選定する経路や輸送手段などの動線

3 暫定基準の設定と適用の考え方

推奨	『東京都条例等による望ましい整備』及び『IPCガイドの推奨基準』の水準を総合的に勘案 ⇒新設の会場、主要駅等において、仮設対応を含めて、可能な限り実現を目指す
標準	『IPCガイドの遵守基準』『国の推奨基準』『国の遵守基準を上回る東京都条例等の整備基準（遵守基準/努力基準）』の水準のうち、相対的に高いものを総合的に勘案 ⇒既存の会場、多くのアクセシブルルートにおいて、大会後の利用ニーズ等を勘案し、仮設対応を含めて、可能な限り実現を目指す

但し、構造上等の理由等によって、標準基準を満たせない場合、少なくとも現行の『国の遵守基準』は満たす

※ 現場条件、大会時及び大会後の利用ニーズ、会場施設の規模・用途、維持管理等により、適用対象施設ごとにこれらの基準を組み合わせ対応する場合がある。

※ IPCの示す『アクセシビリティガイド』及び関係国内法令等に基づき基準をとりまとめ
【関係国内法令等】
都：福祉のまちづくり条例、施設整備マニュアル 等
国：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、建築設計標準 等

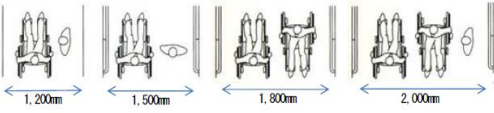
出典：東京都HPより

2-3. 東京2020オリンピック・パラリンピック開催決定⑥

>Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドライン 暫定基準の概略について②

(参考)暫定基準の具体例

項目	数値基準/数値以外の基準		
会場・公共交通の出入口のドア幅	推奨基準：950mm 標準基準：大会会場は850mm 公共交通施設は900mm その他：公共交通施設では800mm ※競技用いすを利用する選手動線は1,000mm以上		
	手動車いす	電動車いす	競技用車いす
			
			
	540mm 操作に必要な幅 740mm	625mm 操作に必要な幅 725mm	900mm 操作に必要な幅 1,000mm
競技会場のアクセシブルな座席比率	標準基準：オリンピック大会会場は0.75% パラリンピック大会会場は1.0%～1.2% 同伴者席は同比率で横に設置 ※アクセシブルな座席は複数の位置から座席の選択が可能となるよう分散して配置することが望ましい		
サイトライン(可視線)の確保	車いす使用者がアクセシブルな座席と前席の床の高さの差は、前席の観客が立ち上がった際にも観覧が可能となるよう、舞台やスクリーン、競技スペース等へのサイトライン(可視線)を確保したものとす。		

項目	数値基準/数値以外の基準		
会場・公共交通の通路幅	推奨基準：不特定多数の歩行者が極めて多い通路は2,000mm以上 選手村・公共交通機関は1,800mm以上 標準基準：不特定多数の歩行者が極めて多い通路は1,800mm以上、 選手村・公共交通施設は1,500mm以上 その他：1,200mm以上 ※歩道は、歩行者の多い場合3,500mm以上、標準基準2,000mm以上、国内基準1,500mm以上。ただし、地形の状況、その他の特別な理由によりやむを得ない場合は当該区間を1,000mmまで縮小可能		
	 <p>車いす使用者と横向きの人がすれ違える幅 車いす使用者と人がすれ違える幅 車いす使用者同士がすれ違える幅 車いす使用者同士が、よりすれ違える幅</p>		
会場・ルートのエレベーターのかごの大きさ	推奨基準：幅2,100mm×奥行1,500mm又は同等水準のサイズ 標準基準：幅1,700mm×奥行1,500mm又は同等水準のサイズ その他：幅1,400mm×奥行1,350mm ※鉄道駅等は、同一ホーム等に複数台設置することにより全体容量で推奨基準を達成する場合も、当該基準を満たすものとする。		
	<目安>	手動車いす (幅540mm×長さ850mm)	電動車いす (幅625mm×長さ990mm)
	2,100mm×1,500mm (24人乗り)	4台	3台
	1,700mm×1,500mm (17人乗り)	3台	2台
	1,400mm×1,350mm (11人乗り)	2台	2台

3. さらなる対応の必要性

3-1. 視覚障害者の方の人身傷害事故の発生

○平成28年8月の東京地下鉄青山一丁目駅、10月の近畿河内国分駅と、視覚障害者の方がホームから転落し死亡する事故が相次いで発生。障害者の方の安全確保対策は喫緊の課題。

東京地下鉄銀座線・青山一丁目駅での人身障害事故の概要等

1. 概要

平成28年8月15日(月)17時44分頃、銀座線青山一丁目駅南青山方面改札口から入場した盲導犬をお連れのお客様(男性・55歳)は渋谷方面行きホーム上の白線付近を歩行したため、ホーム整理中の駅係員がマイクにて「下がってください」と注意喚起放送を実施したが、当該お客様は軌道内に転落した。このため、駅係員は進入してくる列車に対して合図等による停止合図を送るとともに、ホーム上にある非常停止合図器を操作した。当該お客様が軌道内へ転落した約2秒後に、列車は転落箇所を通過して急停車した。

2. 今後の同種事故防止策

(1) ホームドア設置のより一層の促進

青山一丁目駅を含む銀座線、千代田線、日比谷線の全駅及び東西線、半蔵門線の先行設置駅について、既に最短となる工程で計画しているが、工程を再度精査し、一日でも早く設置できるよう努力する。また、東西線、半蔵門線の先行設置駅以外の駅についても、引き続き早期設置に向けて、課題解決に取り組む。

(2) 目の不自由な方等がご利用する際に見守り体制を強化する取り組み

ア 8月16日付で全駅係員等に対して、目の不自由なお客様等がご利用される場合、その動向等を注視し、可能な限り必要なお声掛けを行うことや、異常時の取扱いについて改めて周知した。
 イ 社会全体でお身体の不自由なお客様等を見守ることができるような風土を醸成するため、ご利用のお客様にもご協力をお願いする取組み(ポスターの掲出、放送等)を進める。

近畿日本鉄道大阪線・河内国分駅で発生した鉄道人身障害事故について

1. 概要

平成28年10月16日(日)11時8分ごろ、大阪鶴橋駅から榛原行き区間準急(6両編成)にご乗車されていた視覚に障害をお持ちのお客様は、同列車が河内国分駅1号線で後続の特急列車を待避するため停車中、同列車の1両目から一人でホーム上に出た後、2号線に転落した。

一方、2号線を通過しようとした大阪上本町発鳥羽行き特急(4両編成)の運転士は、ホーム区間に進入直後、ホームと進行方向左側のレールとの間に影を認め、直ちに急停止の処置および汽笛を吹鳴するとともに防護無線を発信した。列車が影に近づくと、それが人であることが判明したが、間に合わず列車全面左方下部と接触し、停車した。

3. その他

- 当該お客様には、女性のお客様2名が付き添っておられた。
- 当該お客様は白い杖を使用していなかった。
- 当該お客様が視覚に障害をお持ちとの情報は、付添いのお客様からの証言による。
- 同駅ホームには非常通報装置が設置されているが、他のお客様による操作はされなかった。
- 同駅ホームには視覚障害者誘導ブロック(警告ブロック・誘導ブロック)は設置されているが、内方線は設置されていない。

※第1回「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」における東京地下鉄(株)提出資料より抜粋

※第4回「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」における近畿日本鉄道(株)提出資料より抜粋

3-2. 当事者からの要望

○バリアフリー法に基づく基本方針、移動等円滑化基準等により、旅客施設等のバリアフリー化は着実に進捗してきているが、障害当事者の方々からは移動、施設利用等のさらなる円滑化に対し、様々な要望が出されているところ。本委員会の開催にあたり、事前に委員の皆様方から多くの意見を頂いたところ。その一例は以下のとおり。

移動等円滑化された経路関係

- 駅の規模に応じて複数ルート化、1ルート化の基準を示してほしい
- 駅の規模に応じてエレベーターの大型化、複数化 等

通路等関係

- 各事業者の施設と公共空間との間で、経路誘導のラインの色を統一するなど 等

案内設備関係

- 各施設の入口で音声誘導装置の設置
- 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基準化を図ること 等

便所関係

- 便房内設備の統一化と音声案内
- 障害者用トイレの増設の他、一般トイレの個室の数に余裕があるようにしてほしい 等

鉄軌道駅関係

- 内方線付き点状ブロックは、必ず敷設をする必要がある。
- 視覚障害者はICカードのみの改札と切符も利用できる改札の区別がつかないことが多い、鉄道事業者によって改札機のICカードをタッチする場所が異なる
- ホームドアの設置を早急に進める必要がある 等

鉄軌道車両関係

- 車いすのまま乗車できるスペースを増設し、自由席にも設置する。また、車いすのまま乗車できるスペースは、車いす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
- 点字案内の位置の統一、音声案内の充実 等

バス車両関係

- バス車両の低床化とバス停のマウント化
- 新車購入はワンステップバスではなく、ノンステップバスを義務付ける
- 車いす座席は2席を基準としてほしい 等

4. まとめ

4. スパイラルアップの考え方に基づくさらなるバリアフリー化の必要性

➢ 公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化は着実に進展



➢ 一方で、バリアフリー法の施行（H18.12）から約10年が経過。
➢ この間、バリアフリー・ユニバーサルデザインを取り巻く環境は以下のように変化してきている。

1. 高齢者・障害者等移動要配慮者の増加
2. 障害者権利条約の締結、障害者基本法の改正、障害者差別解消法の施行
3. 東京オリンピック・パラリンピックの開催決定

➢ また、以下のような事象の発生等によりバリアフリー化について、さらなる対応の必要性が生じている。

4. 東京地下鉄銀座線青山一丁目駅等における視覚障害者のホーム転落事故の発生
5. 当事者の方々からの移動・施設利用等のさらなる円滑化に対する要望

以上を踏まえ

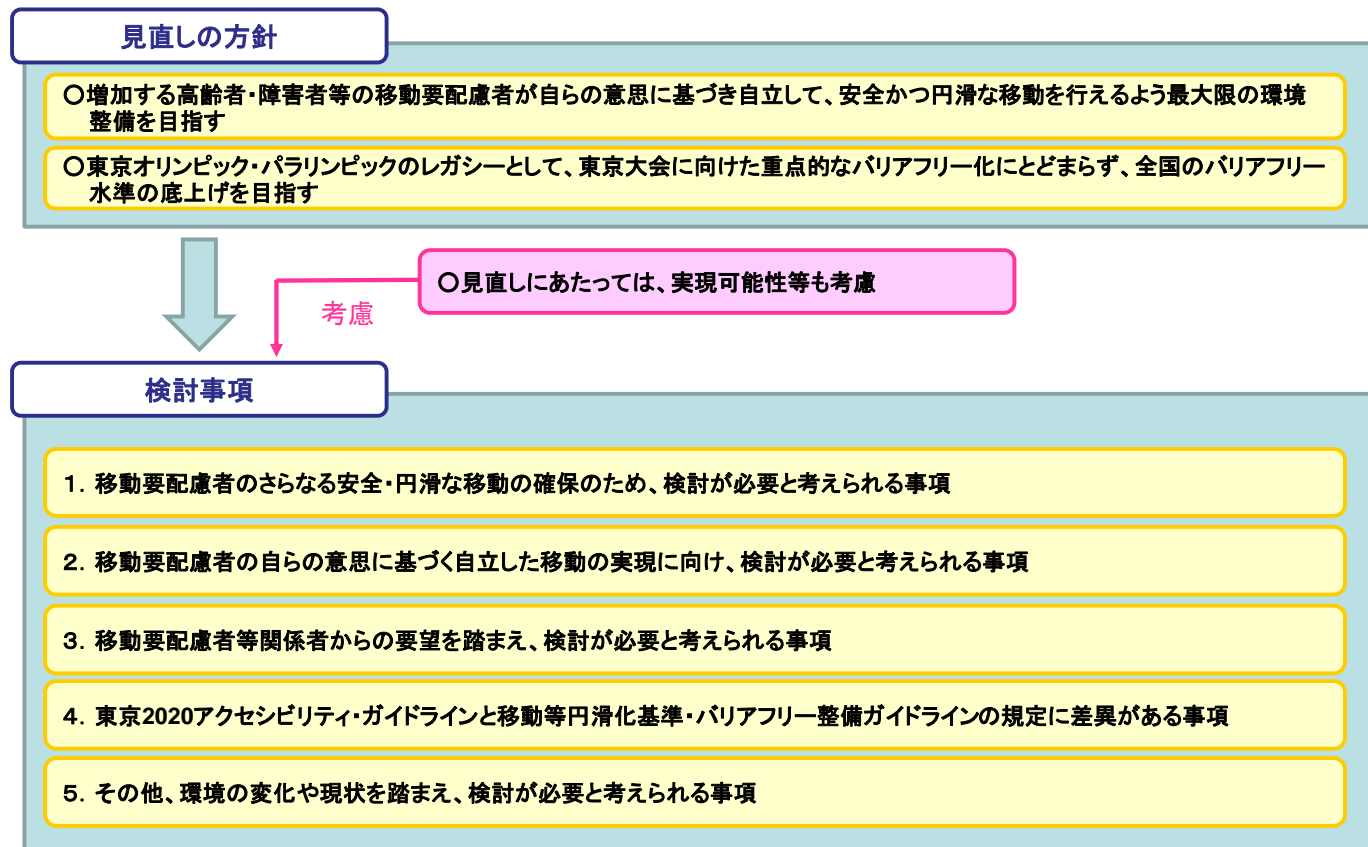
◆東京オリンピック・パラリンピックを契機とし、上記の変化に対応し、東京にとどまらず、全国各地における高い水準のバリアフリー化を推進する必要

→バリアフリー法に基づく公共交通機関の移動等円滑化基準やバリアフリー整備ガイドラインの改正

2-4 見直しに係る基本的考え方

以下の考え方にに基づき、検討が必要と考えられる項目を整理した。

移動等円滑化基準・バリアフリー整備ガイドライン見直しに係る基本的考え方



2-5 各委員から提出された意見

項目	ご意見	意見提出者
【移動等円滑化された経路関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリールートの決定の際に、障害当事者参加によるスパイラルアップを考慮する必要がある。 	学識経験者
	<ul style="list-style-type: none"> ・屋外の視覚障害者用誘導ブロック JIS規格や法律の整備により敷設が進んでいるが、過去に敷設された誘導ブロックが残っており、移動することの妨げになっている。また、敷設においては、設置者・設営者の明確な理解が得られず、間違った敷設方法で設置される場合もある。過去の誤った誘導ブロックの撤去と新設、そして設置者・設営者への指導をする必要がある。 ・歩道車道の区別のない道路 視覚障害者はどこが歩道、どこが車道かが区別がつかない。点字ブロック設置の基準を定める必要がある。 ・エスコートゾーン まだ未整備な地区が多く、更に広める必要がある。特に、交通量の多い交差点や視覚障害者が利用する施設の周辺、そして踏切内の敷設は必要と思われる。 	当事者団体
	<p>移動円滑化された経路とは点と点のユニバーサルデザイン～面と面で繋がりのある都市間交通の整備が必要であり、結果として障害のない人障害のある人も快適に使えることが必要であり、動線として面的に整備される必要性がある。</p>	当事者団体
	<p>①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。</p> <p>②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。</p> <p>③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。</p>	当事者団体
	<p>各事業者、各施設個別のバリアフリーをつなぐ共有基準を明確にする ○街の中の木陰にベンチを設置して、休めるようにしてほしい。精神障害があると疲れやすい。</p>	当事者団体
【移動等円滑化された経路関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすの専用の道[ガタガタした材質ではなく、車いすが押しやすく、乗り易い道] ・階段以外のスロープを設置する ・出入口だけでも、段差解消をする ・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) 	当事者団体
	<p>・駅のEVの設置については、2停(2箇所停止する)のEVが多いため、車いす利用者の利便を考慮するとスルー型が望ましいと考えられるが、道路を占有する形で設置するEVについては、道路管理者から設置にあたって道路占有の範囲を最小限に留めるよう指導を受けるという内情があり、一般的な寸法の基準がない中で理解を得ることが困難な場合もあるので、ガイドラインで、スルー型の最低寸法等の基準を設けてほしい。</p>	事業者団体
	<p>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。</p>	事業者団体
【通路等関係】	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	学識経験者
	<ul style="list-style-type: none"> ・建物内の視覚障害者用誘導ブロック 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。 ・視覚障害者用誘導ブロックの連続敷設 国や自治体が管轄している道路や公共機関についてはバリアフリー化が進んでいるが、隣接する民間の施設や商店、商店街や地下商店街などでの視覚障害者用誘導ブロックの整備が未整備な箇所が多い。そのため、バリアフリーの連続性が失われており、視覚障害者の移動の円滑さを阻害している。 ・異なる事業者間での誘導 ある鉄道会社で誘導をお願いして、目的の駅に到着し、その駅の外にあるバスを利用する場合、鉄道会社の担当者は、駅の出口までは誘導をするが、そこから先は管轄外になり、例えば少し離れた所にあるバス停までは誘導してもらえない。この点は、視覚障害者の連続的な移動を止めて閉まっているため、各社の連携をもって改善する必要がある。 	当事者団体

<p>【通路等関係】</p>	<p>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。 ホーム上のエレベータについては、退避時間の関係から、ホーム中央に設置すべきです。 現行では、ホームの端に設置されているように思われる。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>①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) 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>	<p>当事者団体</p>
	<p>施設や事業者間、および共有空間とのアジャスト部分において経路誘導のラインの色の統一するなど</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>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。 手足に麻痺がある人などには、危険ですので、エスカレーター右側(関東)又は左側(関西)を走って通行することは禁止とする。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>移動円滑化基準の通路幅150cm以上を確保している空港が多いが、車椅子等の利用や緊急時避難、さらに、国際基準に合わせ基準値を広げる必要があると考える。</p>	<p>事業者団体</p>
<p>【案内設備関係】</p>	<p>「交通結節機能を有する旅客施設においては、案内設備を用いた乗り継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化の措置を講じなければならない」との内容を示す記述が必要。</p> <p>(この措置は、国民全般を対象とした下記法律等に規定や記述があるため、当然、バリアフリー法第1条が規定する「高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保する」ために必要な「一定の地区における旅客施設等の一体的な整備を推進するための措置」に含まれると判断される。)</p> <p>[必要性の根拠]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通政策基本法第18条(交通の利便性向上、円滑化及び効率化) 2. 鉄道事業法第22条の2(乗り継ぎ円滑化措置等) 3. 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(交通政策審議会答申) <ol style="list-style-type: none"> Ⅱ. 1. (ウ)シームレス化、(3)(ア)ユニバーサルデザイン化 <p>・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。</p> <p>・音声誘導装置の設置 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。 ・弱視者への対策 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。 ・全盲者への対策 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。 ・誘導の連続性 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>弱視者・ロービジョン・高齢者等が視認し易い表示に変えること。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>学識経験者</p> <p>学識経験者</p> <p>当事者団体</p> <p>当事者団体</p>

<p>【案内設備関係】</p>	<p>①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。</p> <p>②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標準化を図ること。 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>	<p>当事者団体</p>
	<p>商業施設の看板なども多過ぎ、必要な情報表示があっても、識別しにくい。 例えば、観光地の景観対策のような商業施設はモノトーンにするなど必要。しかし、現実的には実現が難しいければ、ユニバーサルデザイン関連の表示色などの統一などの検討も必要か。 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。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>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。 東京渋谷駅など再開発されている駅の場合、工事中、表示が大変わかりにくく、知的障害のある人たちは利用できないと聞いている。工事終了後はもちろんのこと、工事中もわかりやすい案内表示をすること。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>・老朽化したバスロケーションシステム表示機については、故障等した場合、メーカーが撤退していたり、補修部品保有期間が過ぎていて、補修部品の供給が困難等により修繕が困難になってしまうので、修繕等について代替策の検討ができないか。 ・現行のガイドラインでは、「鳥の鳴き声を模した音響(非音音)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ため、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。 ・東京オリンピックを控えているが、現在ガイドラインで示されているJISのピクトグラムで広く認識されているので、それで統一してほしい。</p>	<p>事業者団体</p>
	<p>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標準化が必要と考える ・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 ・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 ・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。</p>	<p>事業者団体</p>
<p>【便所関係】</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)。 ・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。 ・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>学識経験者</p>
	<p>・便房内設備の統一化と音声案内 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。 ・トイレ入口での音声案内と案内盤の設置 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、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できる仕組みが必要になる。なお、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。 ・大きなトイレでの視覚障害者誘導用ブロックの敷設 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い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、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。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>新幹線のトイレの整備は進んでいますが、通勤電車のトイレの設置及び増設が必要。 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。 トイレを快適に使用するため、清掃と細かなメンテナンスが必要。 駅の地域分断の解消策として、自由通路で地域を結んでいる構造では、自由通路の両端に多機能トイレを接することが望ましいと考えられます。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>① 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箇所へ。機能の分散化を一層進めることが有効と考える。 ② 音声誘導の設置を徹底してほしい 理由：設置されていないケースがある。 ③ 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>当事者団体</p>

<p>【便所関係】</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>当事者団体</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。 一部施設ではデザイン上の趣向によりトイレの方向表示や男女の表示が分かりづらい場合がある。デザイン的な創意性については否定しないが、常に「分かりやすさ」との両立を担保すべきと考える。そうした方向での指導が必要ではないか。 異性の介助者が付き添って外出するケースもあるため、付き添い者もいっしょに入ることのできるトイレについての検討が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルシートの設置[必要不可欠] こどもから大人まで使用 (現在は赤ちゃん用2歳くらいまでのベッドが設置されている) (おむつ交換できず皮膚の状態が悪くなり、治すのに時間がかかる、本人は辛い) ・手洗い場の位置、低い、高いと2つの手洗い場が必要 ・こどもや、車いすの方は目線が低い (高い場合使用できず、肘まで水が流れてくる) [車いすが入れるよう、水洗い場の下のつくりを配慮する] ・荷物をかけるフックなど高いところだけでなく、低いフックを設備[荷物用] 	<p>当事者団体</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>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降客が多いバスターミナルへのバリアフリートイレの複数設置については、バスターミナル用地のほとんどが、民有地、市道、市有地であるため、バス事業者が単独でできないので手続きの簡素化について検討してほしい。 	<p>事業者団体</p>
<p>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仏要と考える。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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。 	<p>事業者団体</p>
<p>【その他旅客用設備関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>学識経験者</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もらうが、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>比較的新しい駅舎には、雨・風をよける屋根等が設置されているものの、年月を経過しているホームの劣化と、防風設備がない。快適に使用できるよう、施設の更新時期を検討する必要があると検討してほしい。 さらに、ホームの転落防止柵の設置を鉄道事業者に設置を義務化させる方向の予算措置を働きかけることについての合意形成が必要と思われます。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>①乗車券の予約をWEBより予約可能にして欲しい 理由: 特定の電話番号へかけなくてはならず、非常にわかりにくい。また、予約時には多くの情報を伝える必要があるため時間もかかる。 ②予約した乗車券は全ての窓口で受け取れるようにしてほしい 理由: 乗車駅でしか受け取れない場合も多く不便。 ③新幹線: WEBで車椅子指定席を予約できるようにしてほしい。 理由: 障害を持たない人は、JRのWEBで新幹線チケット購入できるが、車椅子指定席チケットは購入することができない。障害者差別解消法の合理的配慮という観点からも、車椅子指定席がWEBで購入できるようにすべきと考える。</p>	<p>①乗車券の予約をWEBより予約可能にして欲しい 理由: 特定の電話番号へかけなくてはならず、非常にわかりにくい。また、予約時には多くの情報を伝える必要があるため時間もかかる。 ②予約した乗車券は全ての窓口で受け取れるようにしてほしい 理由: 乗車駅でしか受け取れない場合も多く不便。 ③新幹線: WEBで車椅子指定席を予約できるようにしてほしい。 理由: 障害を持たない人は、JRのWEBで新幹線チケット購入できるが、車椅子指定席チケットは購入することができない。障害者差別解消法の合理的配慮という観点からも、車椅子指定席がWEBで購入できるようにすべきと考える。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>鉄道・地下鉄、および一部バスのタッチパネル式切符販売機は、知的障害者にとって使いづらい場合がある。特に知的障害者の利用が多い駅については無人化することなく、切符購入をサポートできる係員を配置するようにしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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>当事者団体</p>

<p>【その他旅客用設備関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車いす対応のバス停留所について、停留所ある歩道の幅員、高さ等がバラバラで、車いすでの乗降が困難な場所が多数存在することから、歩道の幅員の拡幅やマウンドアップ等の改善を優先的にできるようにしてほしい。 ・また、ノンステップバスが運行する道路についても、ノンステップバスに適したバス停の構造となるように、ノンステップバスの導入と併せて、道路管理者が歩道等の道路改良工事が優先的にいえるような施策・制度を作してほしい。 ・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。 	<p>事業者団体</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・空港ターミナルビル全体として、移動円滑化基準の達成に全力を挙げているところだが、エレベータ等の設備の大規模改修が必要な項目について、費用面から未実施のところがある。 ・今後、訪日客や高齢者を想定した基準が必要と考えるが、基準の見直しにより更に費用負担が増えることが課題となる。 ・「高さ」、「幅」など空間的な基準のように、既存施設での対応がきわめて困難な内容については施設の実態調査を行い、項目を厳選し、代替措置も含めて検討すべき。 ・公共部分(ロビー等)に設置するスイッチ類(防災設備の発信機、シャッタースイッチカバー)について、外国人等のお客様による誤操作防止のための注意喚起表示を検討してほしい。 	<p>事業者団体</p>
<p>【鉄軌道駅関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・事故防止のためには、駅員等の従事者に対する適切な人的支援の研修プログラムを当事者参加によって樹立し、これらの研修を義務づける必要がある。 ・高齢者やロービジョン者のことも考慮した照明やサイン等に関する検討が必要である。 	<p>学識経験者</p>
<p>【鉄軌道駅関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・券売機、精算機 タッチパネル方式の機器が増えており、操作ができない視覚障害者が増えている。そのため、物理入力式のテンキーを必ず設置することや、弱視者にも配慮された画面表示にすること、視覚障害者が利用出来る機器へ誘導することなどの対策が必要になる。 ・改札付近での誘導 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。 ・改札機 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。 ・駅構内での視覚障害者の誘導 階段やエレベーターへは誘導ブロックが敷設されているが、エスカレーターには誘導ブロックの敷設がされていない。エスカレーターを利用する視覚障害者も多いため、視覚障害者の要望を考えた誘導計画を行う必要がある。 	<p>当事者団体</p>
<p>【鉄軌道駅関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームドア 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、共通した仕様にとすること、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。 ・ホーム上の様々な整備 内方線付き点字ブロックは、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。 ・ホームでの乗車位置(乗車案内) 大規模な駅では、ホームで乗客が待つためのレーンが床にプリントされているが、絶えず人の足に隠れているため、弱視者は判断出来ず、誤った並び方をすることが多い。また、全盲者は全く理解することが出来ない。弱視者にもわかりやすい待機列用床面表示、音声案内及び誘導ブロックを敷設(ホーム側へ一枚多く敷設)するなどの対策が必要になる。 ・転落対策 駅ホームからの転落事故に備え、全てのホーム下等に転落者の退避空間を設ける必要がある。また、転落者があった場合に備え、鉄路面に転落感知マットを敷設し、人に頼らない緊急警報の仕組みの必要になる。 ・安全監視員の配置 ホームでの乗客の安全を守るためには、すべての駅に安全監視員を配置が重要になるが、障害当事者の特性を理解することが抜けている。そのため、安全監視員の配置に加え、該当者への研修においては、障害特性を理解するカリキュラムを盛り込む必要がある。なお、その際には、視覚障害当事者を講師とするなどの工夫をしていただきたい ・弱視者への配慮 駅構内は場所によって極端に暗いところ、明るいところが存在し、弱視者にとって見づらい箇所が多く点在する。壁、柱、床面のコントラスト、照明などは、弱視者の意見を確認しながら見やすい施設を作る必要がある。 ・無人駅・無人改札について コスト削減の一環で、無人駅や無人改札が増えており、係員を呼びだすインターフォンが利用されている。しかし、視覚障害者はそのインターフォンの位置がわからず、問い合わせることが出来ない。また、ホーム上での安全対策においても不都合が多く、駅の無人駅化は不合理になっている。 	<p>当事者団体</p>

<p>【鉄軌道駅関係】</p>	<p>秋田・山形・九州新幹線の軌道の広軌道化を図り、車いす利用者等の広いスペースの確保を図り、政策課題に沿って、増加するであろう、車いす利用者等の移動の円滑化を図るべきであり、特に外国人の車いす等の利用者の拡大を図るための施策が必要である。</p> <p>東北・北陸新幹線の普通指定席のスペースの拡充を図ることにより、車いす等から車両の座席に移ることができない、車いす利用者等の利便性の向上を図ると共に、人工呼吸器の装着車、救急搬送用のベットの利用者等に対応できるよう、普通指定席車両の座席6人分の座席の広いスペース化し、大型の車いす等幅・長さの広い外国人観光客の車いす利用者等に対応すること、</p> <p>スペースは、一両編成に複数の席が必要である。</p> <p>ハンドル型電動車いすについての取扱は、現状で利用できる区間(N700K・E7等の新しいタイプの車両)の車両においての“取り扱い規則”等を弾力的運用し、現状での取り扱いの改善を図るべきです。</p> <p>さらに、鉄道輸送・航空輸送等は、相互に干渉しあう一つの輸送手段として、移動の利便性の向上に資する検討が必要です。</p> <p>幹線輸送と支線の連結での整備の検討が必要です。乗り継ぎも含む線でのユニバーサル化が必要です。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【鉄軌道駅関係】</p>	<p>①ホームドアの普及促進 理由：ホーム上での事故もあることから1日乗降客数5万人以上とし、設置時には同時に段差・隙間の解消も行っていただきたい。</p> <p>②新幹線：駅の規模に応じてエレベーターを複数設置する。 理由：車椅子利用者ばかりでなく、ベビーカー、高齢者、大きな荷物を持った旅行者等のエレベーター利用が増え渋滞していることが多い。よって駅の規模に見合った設置基準が必要。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【鉄軌道駅関係】</p>	<p>○ホームドアを早急に普及させる。自殺願望を多くの精神障害者がもっていて、電車がホームに入ってきたときに突然、衝動的に飛び込むことがある。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【鉄軌道駅関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅のエレベーターがどこに設置してあるかわかり易く表示してほしい(わかりにくい) ・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 ・エレベーターには開延長の機能を必ず付けて欲しい。 ・車いすの方がエレベーターから出るまで、ドアが長く開いているので、途中で閉まらず安心できる ・エレベーターのボタンの位置を低くしてほしい(届かない) ・ホームドアについて、命の危険ともいえるホームドア、子どもや大人の方、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 ・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 ・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など恐怖を感じると言う、子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>当事者団体</p>
<p>【鉄軌道駅関係】</p>	<p>・軌道停留所について、バリアフリー化には停留所の有効幅を1.5m以上に確保する必要があり、そのためには接続する道路・歩道等の拡幅・改良工事が必要となるが、道路管理者等との調整や費用負担等事業者には重い負担となっているので、停留所のバリアフリー化による関連の道路工事等については、事業者が単独で行うのではなく、費用負担等も含め優先的に道路管理者が整備するような制度にしてほしい。</p>	<p>事業者団体</p>
<p>【バスターミナル関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの路線や行き先等の情報保障をする必要がある。 ・正着の必要性や適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	<p>学識経験者</p>
<p>【バスターミナル関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・目標となるバス停までの誘導 バスターミナルにおいては、利用するバス停の位置を示す音声案内がないため、目的のバス停までたどり着けない視覚障害者が多い。また、到着したバス停でも、複数の行き先が乗り入れているため、自分が乗るバスが分からない。この問題の解消には音声案内が必須で、早期に設置する必要がある。 ・停車位置 バス停があるのに、バス運転手の判断で、乗車口とは異なる場所に止まることがあり、視覚障害者がバスの到着に気付かないことがある。バス本体から音声案内も欲しいが、必ず同じ箇所に止まることの徹底も必要になる。 ・段差を解消 バスターミナルのバス停は、段差が多く、バス停までの移動やバスに搭乗することが難しい。段差確認が出来ない視覚障害者も多い為、段差が少なくする配慮や努力は必要。 ・時刻表の表示など バス停の看板に掲示された時刻表は弱視者への配慮が乏しく、表示自体が見づらい。また、電光掲示板に表示された行き先案内やバスの接近情報は、弱視者にとっては見づらい内容が多い他、全盲者は全く確認が出来ない。表示については弱視者への見やすさを配慮するほかに、音声案内を同時に行うなど、すべての視覚障害者が確認出来る仕組みにする必要がある。 	<p>当事者団体</p>
<p>【バスターミナル関係】</p>	<p>最近整備された新宿の「バスター」は、車いす利用者等への配慮が全く図られていないようである。</p> <p>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、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ある。</p>	<p>当事者団体</p>

<p>【バスターミナル関係】</p>	<p>①バス停は、視覚障害者がわかるように工夫してほしい。 理由：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。</p> <p>②正着できるバス停の整備 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。</p> <p>③車道から歩道に上げられるようにスロープ(切れ込み)をつくっておく。 理由：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、車道から歩道に上げられるように、縁石に切り込みを入れて車いすで歩道に上げられるようにしてほしい。</p> <p>④バリアフリー縁石 理由：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。</p> <p>⑤時刻表と路線図の高さは車いすで見れる高さにする。 理由：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。</p> <p>⑥すべてのバスターミナルを法の対象としてほしい 理由：現在は、一日の乗降客3,000人以上等きわめて限定されたものだけが対象だが、これでは地方路線などは整備が進まない。これからは全てのバスターミナルを法の対象としてほしい。</p> <p>⑦混雑時も乗車可能な仕組みを 理由：たとえば京都などでは、観光地をつなぐ路線は、いつも満車状態である。そのため、ノンステップバスであっても、いつも乗車できないという事態が起きている。これを改める仕組みが必要ではないか。</p> <p>⑧視覚障害者に情報提供を 理由：降車するときに、本来のバス停と違うところで降りると、視覚障害者はどこにいるのかまったくわからなくなってしまう。こういうことがないように、違う場所で降車する時は、運転手が視覚障害者に一を伝えてほしい。さらに、複数路線がある時は、視覚障害者はどれに乗ったら良いかわからないので、こちらも情報提供が必要。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>雨天時に、傘を持って待つことができる人ばかりではないので、すべてのバス停留所に屋根が必要</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>(福祉バス)主要駅頭において、車いす利用者が貸し切りバスから乗降可能なターミナルの設置をお願いしたい。とりわけ東京駅は鍛冶橋において乗降可能となっているが、車いす利用者にとっては駅までの距離があまりにも遠すぎるとの声が多い。</p>	<p>事業者団体</p>
	<p>・手狭なバスターミナルにおいて、朝夕のラッシュ時には点状ブロック沿いもしくは交差して、乗客の列ができるため、点状ブロックを利用して移動する歩行者と乗客のトラブルが生じることから、バス事業者としては、点状ブロックの側を空けてもらうよう掲示等で協力を依頼しているが限界があるため、移動の円滑化だけでなく乗客の並び列も考慮したターミナルの設置基準を検討して欲しい。</p>	<p>事業者団体</p>
<p>【旅客船ターミナル関係】</p>	<p>・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。</p> <p>・小型船への乗船 一部的小型船には、小型船に乗り込むためのスロープが設置できず、視覚障害者が安全に移動出来ない。小型船自体の改良も含め、施設側でも移動しやすい設備を導入する必要がある。 ・船への誘導 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、棧橋を利用するなど、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。</p> <p>海上輸送の一部である旅客船ターミナルの整備については、船と岸壁のより安全に乗船するための長く堅牢なわたり板の設置が必要。両端に転落防止のための垂直な10cm程度の壁が必要。心理的な安心感が必要である。</p> <p>①バリアフリー法の対象は旅客定期航路事業者と港湾管理者もバリアフリー法の義務対象としてほしい。 理由：潮位対策(バリアフリー化)の多くは、主に旅客定期航路事業者側で行われており、自治体や港湾管理者の所有する既存の岸壁・浮き橋等の陸上施設においてバリアフリーに向けた安全な設備改善が進んでいない。 ②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。 理由：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。車いす使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。</p> <p>バスターミナルや自動車停車場と旅客船ターミナルとの接続部分での円滑化 旅客船ターミナルから船舶乗降するための搭乗橋、ボーディングブリッジ等での円滑化</p>	<p>学識経験者</p> <p>当事者団体</p> <p>当事者団体</p> <p>当事者団体</p>
<p>【航空旅客ターミナル施設関係】</p>	<p>・案内サイン(設置位置、書体、文字サイズ、白黒反転、コントラスト等)を当事者参加により評価するための仕組みを樹立する必要がある。 ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。</p>	<p>学識経験者</p>

<p>【航空旅客ターミナル施設関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・空港に到着してからの誘導 電車やバスで移動をした場合、その到着した場所から誘導ブロックが敷設されていなかったり、電車やバスのスタッフが誘導の手伝いを行わなかったり、空港内の目的地へ移動することが難しい。そのため、最低でも空港の受付（インフォメーションカウンター）までは到着出来るように、誘導ブロックや音声案内の敷設、人のサービスが必要になっている。 ・空港施設特有の問題 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しての移動では、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。 ・弱視者への配慮 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。 	<p>当事者団体</p>
	<p>航空旅客ターミナル施設を含む空港利用料等の価格を低減する必要があり、より海外からの観光客の増加を図るべき施策の転換が必要です。</p> <p>多様な障害のある人や高齢者等の快適でより安全に移動する手段として、航空旅客ターミナルを位置づけるためには、羽田や成田等のハブ空港から、国内線のいわゆる地方空港のユニバーサル化が必要である。空港から都心までの新交通システムのネットワーク接続が必要になる。</p> <p>空港からグループである程度の人数の多様な障害のある人や高齢者等の快適でより安全に移動する手段としてリフト搭載のリムジンバス等では、当然に人数の限界があることから、沖縄のゆいレールのような空港から観光地バリアフリー化された移動ツールを直接つなぐ必要があります。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>①情報の共有を徹底してほしい 理由：予約、カウンター、搭乗時などで、車椅子、バッテリー、障害についてなど同じことを何度も聞かれる。効率の悪さを強く感じる。各関係部署において情報の共有化を図るべき。</p> <p>②シップサイドでの機内用車椅子への移乗。降機時においても同様。 理由：カウンター、搭乗時に空港の車椅子へ移乗を求められるケースが多々ある。たとえ短い時間だったとしても、慣れない車椅子に座っていることは体力的にもきつく、また床ずれなどの原因にもなりかねない。本人の意向を尊重し、なるべく自分以外の車椅子に乗る時間を最小限にしてほしい。</p> <p>③障害当事者を入れた接遇研修をしてほしい 理由：大多数が自社独自の研修をしていると見受けられる。障害当事者と話し話すことで、テキストでは掴めない多くのことを学び、感じ取れる重要な機会となる。</p> <p>④セキュリティチェックの配慮は適切にしてほしい 理由：同性でのチェック、扱い、白杖や義肢の扱いなど適切な対応を行うべき</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【鉄軌道車両関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・車両だけでカバー出来ない問題を、適切な接遇等の人的支援で補うための研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 <p>・車両の出入り口 出入り口は号車によって差異が全くないため、視覚障害者がどの出入り口に来ているかが分かりづらい。そのため、車両の出入口に号車番号を点字や拡大文字を記載する必要がある。また、全盲者は出入り口自体がどのにあるかが分からない為、出入り口に音声案内を設置し、安全に乗車出来る仕組みを统一的に設置して欲しい。</p> <p>・女性専用車両の位置 視覚障害者が搭乗することは問題がないが、各社で女性専用車両の位置が異なることが多く、男性の視覚障害者が困ることが多い。特に、白杖を持たない弱視者が気付かずに乗車した場合、他の乗客から注意を受けることもある。改善するためには位置の統一化が必要になる。</p> <p>・押しボタン式の開閉ドア 各社の設置位置が統一されていないため、何処に押しボタンがあるのか分かりづらい。場所自体の統一、ボタン位置の音声案内等を行う必要がある。</p> <p>・車両内のLED画面 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> <p>・ドア等に取り付けられる号車番号 事業者によって、車両の号車番号などの点字案内の掲載位置・有無が異なる事があり、普段利用しない鉄道では貼られた点字を探さないといけない。掲示する内容や位置を統一することで、円滑に状況把握をすること出来る。</p> <p>・座席番号(特急車両) 座席番号が点字や拡大文字で記載されていないため、自分の席が分かりづらい。改善する必要がある。</p> <p>・トイレのボタン(特急車両) 流すためのボタンと非常ボタンがどちらも押しボタン式であることが多く区別しづらい。また、鉄道会社によって、ボタンの位置が異なることが多く、更に識別が難しい。改善する必要がある。</p>	<p>学識経験者</p> <p>当事者団体</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>	<p>当事者団体</p>

<p>【鉄軌道車両関係】</p>	<p>①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>②在来線：1車両に1か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。</p> <p>③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。</p> <p>④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>⑤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>⑥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>⑦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>当事者団体</p>
	<p>車内アナウンスや日除け幕、中吊り広告などへのこだわりから、知的障害者が他の乗客等との間でトラブルになるケースもある。対応する駅係員には、トラブルの当事者となった知的障害者に対して決して感情的・抑圧的にならず、ゆっくり落ち着いた口調で話しかけてほしい。</p> <p>一部の知的障害者には、その者特有の表現方法やコミュニケーション手段などから、不審者や痴漢などに間違えられることもあります。どのようなことがあったのか、判断をもたず冷静に話を聞くことが必要で、意思疎通が難しいと感じる場合は地域の福祉関係者の協力を仰ぐようにしてほしい。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【バス車両関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・車両だけでカバー出来ない問題を、適切な接遇等の人的支援で補うための研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	<p>学識経験者</p>
<p>【バス車両関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・搭乗口の統一 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。 ・整理券とICカード乗車 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。 ・下車ボタンの統一 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、誤って押してしまい、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。 	<p>当事者団体</p>
	<p>バス車両の低床化とバス停のマウント化(東京都バスは、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。コストの問題では、車両当たりの国土交通省の補助金1千万当たりの補助金を交付するも、都心部以外に波及効果は少ないといえる。さらに地方の都市ではバス路線の縮小がみられ、バス事業者に大きな負担をもたらす、リフトバス導入からバスの低床化と停留所のかさ上げのハイブリットは、コスト面での有用性がある。ただしこの場合マウント部分の勾配差により、急勾配出現させないものとします。</p>	<p>当事者団体</p>

<p>【バス車両関係】</p>	<p>①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。</p> <p>②室内の段差を解消してほしい。 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してほしい。</p> <p>③車いす座席は2席を標準してほしい。 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>④スムーズに着席できる方法を開発してほしい 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>⑤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。</p> <p>⑥原則予約なしでも乗車可能とする。 理由：車いす利用者が乗車するときに事前予約を必須化しないでほしい。障害のない人は事前予約なしでも、席があいていれば乗車可能である。車いす使用者も同じようにしてほしい。</p> <p>⑦WEBで予約できるようにする 理由：予約せずとも乗車できることが大前提だが、WEBで予約できる仕組みも作って欲しい。現在は特別の電話にかけて予約することが多く、一般の人に比べて利便性が悪い。</p> <p>⑧必要ないことは聞かない 理由：現在、都内で走り出した空港リムジンバスは、乗車するときにバッテリーの種類や車いすのサイズを聞かれた。これは飛行機に乗車するときには伝えることが必要だが、バスでは全く必要ない。必要ないことは聞かないようにしてほしい。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【バス車両関係】</p>	<p>高齢者や身体障害者等に対する介護知識だけでなく、知的障害者の障害特性や主にコミュニケーション上の配慮・工夫などについても研修等を通して十分な対応スキルを身につけることが必要。特に、車内アナウンスや降車ボタンを押すことに関してこだわりのある知的障害者も少なくなく、一見いざ知らず嫌がらせのように思われるケースもある。乗務員にはそうした場合も感情的にならず落ち着いて対応してほしい。</p> <p>目的の停留所前でタイミングよく降車ボタンを押すことが難しい者もいるため、本人からの申出があれば事前に降車の停留所を聞き取り、ボタンが押されない場合でもその停留所に停車するなど、本人の障害特性に応じた柔軟な対応をお願いしたい。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【バス車両関係】</p>	<p>(福祉バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設送迎用のバス車両において、高齢者や、障害者の方が乗降しやすくするための、乗降口の段差の間に装着する中間ステップ、乗降口に取り付ける手すりなどが、自家用車両においては認められているが、営業用車両においては認められていないことから、営業用車両においても認めて欲しい。 リフト付き貸し切りバスに関しては、リフトの購入、リフトの取り付けに伴う車両の改造費用等に約1千万円の費用が掛かることから、貸し切りバスのリフト装着に関する補助制度の限度額を5百万円とされたい。 <ul style="list-style-type: none"> 乗合バスのノンステップ・ワンステップバスでは保有台数が基準に適合となっているが、貸切バスはリフト付きバスの導入にはコスト面の負担が大きく、このままでは導入は難しいので財政面の支援について検討してほしい。 ノンステップバスの導入率が100%を達成した事業者については、それを維持していくことだけでなく、更なるバリアフリー化を進めるため、フルフラットバスの導入を行っていく必要がある。そのため、フルフラットバスの開発事業者に対する支援を要望している。 車内での車いすの固定方法について、時間のかからない装備を作ってほしい。 ノンステップバス標準仕様で定められている優先座席のピクトグラムに、「身体内部に障害がある方」に対する表示を追加することについて検討してほしい。 また、優先座席のピクトグラムが鉄道事業者等の採用しているデザインと異なるので、問題がないか検討してほしい。 電動車いすやシニアカーのお客さまは、備え付けスロープが重量に耐えられないことや、固定が難しいことから乗車できないこともあるが、各バス事業者の判断で対応している状況なので、できれば統一的な対応方法やガイドラインについて検討してほしい。 ノンステップバス標準仕様としては、車内で多言語案内・通路幅を広げスペースの確保などにより多種多様な車いす乗車を可能にすることや、国の提言によるフルフラットな車両について、今後開発して欲しい。 視覚障害者が乗車する際の目印となるように、車両の乗車口を音で知らせる装置の装備の標準化について、検討してほしい。 乗車口にある運転者と会話できるインターホンについて、もっと大きく目立つようにするような基準等の検討をしてほしい。 	<p>事業者団体</p>
<p>【福祉タクシー車両関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 乗車拒否や不適切な待遇等の人権侵害が起こらないように対策を講じる必要がある。 適切な接客等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	<p>学識経験者</p>

<p>【福祉タクシー車両関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー内の構造 運転席と乗車席を分けるアクリル板があることで、精算時にお金を支払う場所が視覚障害者にとっては分かりづらい。運転手としても、手を使っての手伝いが出来ない為、下車に時間がかかる。構造面の検討に加え、運賃を支払う方法が必要になる。 ・下車する場所と案内 目的地について、下車した際、視覚障害者はその目的地の「どこ」にいるのかが分からない。例えば、施設であれば、タクシーは施設の近くで止めるが、そこから玄関までは視覚障害者が自分で探して移動をしなくてはならない。タクシー乗務員は、その本当の目的場所に近い位置で下車するほかに、その目的地までの移動方法を口頭で伝えることで、視覚障害者は円滑に移動ができる。 	<p>当事者団体</p>
	<p>福祉タクシー車両の利便性が向上しない理由の一つに、一日の稼働率が偏ることと、土曜日・日曜日の運転所の確保が困難、急な要望に応えられない等の問題があり、多様なニーズには答えられないのが実情である。福祉タクシー車両の利用者の使い勝手の良さを考えると「民業から官業」への切り替えも検討の課題となる。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>①全てのタクシーをUD化する。 ②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。</p> <p>スロープ 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。 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。</p> <p>乗降口 レベル1: 幅は700mm以上、高さ1,300mm以上。 レベル2: 幅は800mm以上、高さ1,350mm以上。</p> <p>車いすスペース レベル1: 長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上。 レベル2: 長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,400mm以上。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>高齢者や身体障害者等に対する介護知識だけでなく、知的障害者の障害特性や主にコミュニケーション上の配慮・工夫などについても研修等を通して十分な対応スキルを身につけることが必要。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【船舶関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・案内サイン(設置位置、書体、文字サイズ、白黒反転、コントラスト等)を当事者参加により評価するための仕組みを樹立する必要がある。 ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 <p>・船舶内での移動 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。</p> <p>・客室の扉 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。</p> <p>離島の移動手段としての要となる船舶は、運航の安定性の確保と従業者の安定的な確保が重要であるといえる。 さらに、大型の客船やフェリーのユニバーサル化とバリアフリー化の促進が望まれる。 大型の客船やフェリーの新造船は、ふ頭から船底の駐車場から客席まで移動することに困難性がみられ、船底の駐車スペースから客席スペースまでの動線における、ユニバーサル化が必要です。</p>	<p>学識経験者</p> <p>当事者団体</p> <p>当事者団体</p>
	<p>①すべての旅客船(総トン数5トン未満の船舶も含む)には安全対策されたスロープあるいは昇降機を設置してほしい。 理由: 乗船用スロープの幅が狭い、段差、手すりがない、干潮時や満潮時の経度が大きいので、安全に乗降できない船がある。</p> <p>②船内すべての段差、階段を解消する。 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。</p> <p>③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。</p> <p>④車いすスペースの固定装置を設置する。 理由: 船内の動揺が大きいと手動車いすや電動車いすが動いてしまい、事故になる恐れがある。</p> <p>⑤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。</p> <p>⑥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。</p> <p>⑦肢体不自由者(要介助)、視覚障害者等に向けた誘導介助、聴覚障害者に向けた情報手段についての定期的な研修を実施する。研修講師は障害を持つ当事者であること。 理由: 船の事故や故障時、その他の非常事態による車いす使用者、聴覚障害者、視覚障害者等による歩行困難者に特化した避難行動と退船避難の情報提供が具体的にされていない。</p>	<p>当事者団体</p>

<p>【航空機関係】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・案内サイン(設置位置、書体、文字サイズ、白黒反転、コントラスト等)を当事者参加により評価するための仕組みを樹立する必要がある。 ・運行情報、アナウンス、掲示等の情報保障をする必要がある。 ・適切な接遇等の人的支援に関する研修プログラムの立案・実施を義務づける必要がある。 	<p>学識経験者</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・座席のラジオの操作 搭乗する飛行機の機種によって、操作が大きく異なり、視覚障害者には操作の把握が出来ない場合がある。操作方法の統一が必要。 ・盲導犬使用者の席 現状では、盲導犬と搭乗をした場合、盲導犬は他の安全な位置に移動し、盲導犬利用者、そして盲導犬自身が不安になることがある。座席においては、幅の広い多目的シートを用意する必要がある。 ・トイレのボタン(フラッシュボタン) 流すためのボタンと非常ボタンがどちらも押しボタン式であることが多く区別しづらい。また、飛行機の機種によって、ボタンの位置が異なることが多く、更に識別が難しい。改善する必要がある。 ・ライフジャケットの説明 出発前にライフジャケットの使用方法を機内で説明するが、視覚障害者には理解が出来ない。希望者に対しては、搭乗前に搭乗員が身振り手振りで教えるなど、視覚障害者が非常時に確実にライフジャケットを装着できる方が必要。 	<p>当事者団体</p>
	<p>MRJ(三菱重工業が開発中の小型機)等の単独乗降の条件の緩和(単独乗降には人数制約がある)とボーデンブリッジ利用による、利便性の向上を図る。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>①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。</p>	<p>当事者団体</p>
	<p>知的障害者およびその介助者については、機内最前列または最後尾の席、あるいはトイレ付近の席など本人の障害特性に応じて適当な席を優先的に用意するなど、配席上の配慮をお願いしたい。また、音や揺れが苦手な者に対しては、離陸や着陸についてどのようなことが起き、どの程度の時間で終わるのか事前に説明するなどの配慮をお願いしたい</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【その他】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・接遇等の人的支援を円滑化基準に明確に位置づけ、当事者参加による研修プログラムを確立し、普及・啓発する必要がある。 ・「心のバリアフリー」を障害の社会モデルの観点から位置づけ、理解・啓発を行う必要がある。 ・従来の接遇等の研修プログラムは、必ずしも国連障害者権利条約や障害者差別解消法の理念を満たしていないものがあると考えられるため、精査が必要である。 ・バリアフリーをハードとソフトの組み合わせでトータルに実現するための方策を検討する必要がある。また、そのためには、当事者参加による総合的な評価方法(ハード、ソフト、それぞれの基準に加えて)を確立する必要がある。 	<p>学識経験者</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・当事者の意見の確認 国内でのバリアフリー化においては、設置する自治体や事業者が中心に設置等が進められ、その地域にすむ障害当事者の意見が上手く反映されていないことが多い。地域で一丸となってバリアフリーを進めるためには、障害当事者との懇談や確認を行う必要がある。 ・交通系ICカードの障害者割引 1枚の交通系ICカードで電車(グリーン車も含む)やバスでの付添いの割引を利用する場合、窓口に出向く必要があり、面倒になっている。専用のICカードを用意して、円滑化を行う必要がある。 ・ラウンドアバウト交差点 視覚障害者にとっては、どのタイミングで横断したらよいかの判断がつかず、視覚障害者が安全に利用することが出来ないため、この交差点を廃止して欲しい。やむを得ず当該交差点を設置する場合は、エレベーターを併設した陸橋や地下道を設置するなど、視覚障害者の安全な利用を必ず担保する必要がある。 ・歩車分離式信号機 車の通行音などで信号の変化を判断している視覚障害者には、信号が変わったかどうかの判断がつかない。また、斜めに横断する方式もあるため、視覚障害者が歩行者と衝突する危険性もある。該当する信号機には必ず音響案内(音声案内)を設置するなど、根本的な安全対策が必要になる。 ・弱視者が確認しやすい信号 一般的な信号機は弱視者にとっては見えづらい傾向にある。そのため、視認性向上のため、歩行者用信号機の位置を低くすることや横断する交差点の手間に信号機を敷設すること、またLED付き補助信号機の設置等の対策を講じる必要がある。 ・音響案内信号機 更に設置を増やして欲しいが、一部の信号機では、近隣住民への配慮から夜になると音声案内が止まる仕組みがあり、それ以降は視覚障害者が横断出来ないことがある。そのため、必要に応じて利用者が持つ端末で作動させる仕組みを導入するなど、夜になっても動作させる仕組みが必要になる。 	<p>当事者団体</p>
	<p>新駅(鉄道・地下鉄等)の建設時にはできる限り、YD(ユニバーサルデザイン)思想の設計を取り入れ車両とホームの段差の解消を図り、介助なしでも安心して利用できる交通インフラの交通機関とするべきです。</p>	<p>当事者団体</p>

<p>【その他】</p>	<p>①新幹線: 海外からのハンドル形電動車椅子も乗車できるようにする。 理由: 現在、新幹線に乗車できるハンドル形電動車椅子利用者は、国内の証明書の発行を受けた人である。新幹線は海外からのハンドル形電動車椅子利用者の乗車を認めていない。 2020年の東京オリンピック、パラリンピックの折には、国際基準で車椅子と認められたハンドル形電動車椅子も多数来日すると想定される。よって国際基準のハンドル形電動車椅子利用者に対する対策を見直さないと混乱が生じる恐れがある。</p> <p>②新幹線: 人口呼吸器の電源使用を認める 理由: 人工呼吸器の充電は医療行為ではないので</p> <p>③バリアフリー法を改正し、「移動の権利性」「障害の社会モデル」「分け隔てられることのないサービス利用」「合理的配慮を的確に行うための環境整備」「切れ目のない移動」「当事者評価」等を盛り込む。また、今回の基準改正においても、これらの視点から進める。 理由: 交通バリアフリー法以来一定の進展を見てきたことは評価しているが、「障害のない者と分け隔てられることのない(インクルーシブな)利用」をはじめ様々な課題が浮き彫りになっている。障害者権利条約批准や障害者基本法改正、障害者差別解消法施行、オリパラ2020をふまえたバリアフリーの抜本改正が求められる。 例えば、オリパラのIPCアクセシビリティガイドライン(2013年)は冒頭で「アクセスは基本的人権であり、社会的公正の基本である」と規定し、「アクセシビリティとインクルージョン」の基本原則として「同じ体験、同じサービス水準のサービスを受けられること」とした公平性や尊厳、機能性を掲げている。また、基本法では「差別禁止」を障害者施策の原則としており、バリアフリー法も準拠することが求められる。 さらに、バリアフリー法の第2条・定義で「障害者で日常生活又は社会生活に身体上の制限を受けるもの」と旧来の医学モデルに基づいたものとなっている上に、厳密に言えば、知的障害、精神障害、発達障害、難病者などが除外される規定になっており問題である。基本法で採用された社会モデルに基づく定義への改変が不可欠である</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【その他】</p>	<p>○優先席にとどまらず、席を譲るように啓発をしていく。 ○外出中に急に心身の状態が悪くなることもある。また、障害によるトラブルが発生することもある。そのときに助けを求めることができる窓口を、交番と合わせて街のなかにたくさん設けてほしい。しばらく横になって休める場所を用意してほしい。 ○ソフト面での心遣い等の範囲に留まらないよう、各事業者や研修の場面では、コミュニケーション能力の問題が、差別解消法や障害者権利条約との密接な合理的配慮としての取り組みであることを位置づける。</p>	<p>当事者団体</p>
<p>【その他】</p>	<p>【駐車場について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障害者駐車場は、建物に近いところに設置されているが、屋根が無かったり、車両の後ろからスロープを出しても安全なスペースは確保されていないことがほとんどである福祉車両は大きく長い車が多く、さらにスロープを出して乗車している車いすの方を降ろす場合は、駐車場スペースから出してしまう。駐車スペースの後ろが、車の通り道になっているところも多い、あと、50センチでも良いので、福祉車両の安全な乗り降りできるよう考えていただきたい ・障害者駐車場については青色に塗装していただきたい ・パーキングパーミットを全国に採用してください。 <p>【全体として】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実際に、車いすに乗って設計していただく方や、工事の方など選定することが必要。見ているのと、実際に自分で感じることは違うことが多いから。 	<p>当事者団体</p>
<p>【その他】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・職員への車いすの乗客等への対応・取扱方等に関する統一した研修が必要と考えている。 ・バリアフリー整備の補助対象適用範囲を拡大するとともに、補助金交付においても複雑・煩雑な手続きを緩和するよう検討してほしい。 	<p>事業者団体</p>

2-6 各委員から提出された意見への対応

- 公共交通機関の旅客施設、車両等のバリアフリー化に関する事項
→本検討委員会等において、基準・ガイドラインへの反映を検討
- 道路、駐車場の施設・設備に関する事項
→関係部局に対し、関係する基準・ガイドラインへの反映等、必要な対応について検討を要請
- 信号機の整備に関する事項
→警察庁に情報提供し、施策への反映につき検討を要請
- ハンドル型車椅子の鉄道利用に関する事項
→「ハンドル形電動車椅子の公共交通利用等に関する調査検討委員会」において検討
- 鉄道の車椅子利用に関する事項
→「鉄道の車椅子利用に係る環境整備の検討」における検討を要請
- パーキングパーミットに関する事項
→「パーキングパーミット制度に関する検討会」（仮称）において検討
- 人的対応、接遇、研修に関する事項
→接遇ガイドライン、研修の充実に関する検討（29年度）等において検討
→（公財）交通エコロジー・モビリティ財団に対し、既存の公共交通事業者向け研修への反映の検討を要請
- 国民の啓発に関する事項
→バリアフリー教室、各種の啓発活動への反映を検討。また、関係部局・団体の実施する啓発活動等への反映につき検討を要請
- 障害者権利条約の理念の反映に関する事項
→バリアフリー施策の推進において考え方を反映
- 支援制度、個別サービス等その他の事項
→関係部局・団体又は関係事業者等に検討を要請

2-7 主要論点に係る検討の方向性（たたき台）

段差解消されたルートの複数化について

【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】

・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。

【留意点】

- ・複数ルートの定義や改善を求める状況（著しい）の線引きをどう考えるか。
- ・エレベーター等の設置が構造上等の理由により困難なケースがあること。

乗換ルートについて

【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】

- ・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。

【留意点】

- ・乗換ルートの定義や改善を求める状況（著しい）の線引きをどう考えるか。
- ・エレベーター等の設置が構造上等の理由により困難なケースがあること。

エレベーターかごの大きさについて

【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】

・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。

・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。

【留意点】

- ・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）
- ・滞留の定義や改善を求める状況（著しい）の線引きをどう考えるか。
- ・エレベーター設置が構造上等の理由により困難なケースがあること。

トイレについて

【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】

- ・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）
 - ・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）
 - ・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）
 - ・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ガイドラインの記載を検討。
- ※利用者全体に対する意識啓発も必要。

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】

- ・これまでの調査結果等を踏まえ、以下のような論点についてガイドラインへの記載を検討。
（例）照明の明るさのあり方について。

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について。

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について。

【留意点】

- ・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。

異常時の案内について

【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】

- ・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。

【留意点】

- ・提供されるべき運行情報の範囲。

ホームドア及び内方線付き点状ブロックについて

【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】

- ・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。

※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）

【留意点】

- ・新型ホームドア設置時の視覚障害者誘導用ブロックの敷設のあり方。

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】

・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ガイドラインへの記載の充実を検討。（優良事例の追記等）

【留意点】

・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。

・一方、一般的には、

①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、

②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、といったことが指摘されている。

鉄道の子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。

【留意点】

・現状の車椅子席の利用率や潜在需要をどう考えるか。

・車椅子スペースと、車両の通路のスペースとの重なりについて、その許容範囲をどう考えるか。

・自由席、グリーン席など、営業上設けられているクラス別の車椅子スペースの扱いをどう考えるか。

・通勤型車両において、車椅子スペース以外にも乗車している実態をどう考えるか。

・1編成あたりの車両数が少ないものについての扱いをどう考えるか。

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】

・引き続き検討。

UD タクシーについて

【改善したい事項】

・車椅子利用者が乗車できる UD タクシーの普及。

【検討の方向性】

・引き続き検討。

2-8 主要論点以外に係る検討の方向性（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 【旅客施設共通事項】 「移動等円滑化された経路」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。 ○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。 ○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。	・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	◎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。	・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。
	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。	・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。 ○始終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。
E V	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、前記寸法によらずとも、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>
案内誘導設備	10 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
	11 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開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>	<p>・JIST0902を踏まえた整備ガイドラインの記載内容を検討。</p>
	12 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。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

	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 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>	・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>◎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、柱や床置きき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。
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>・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>・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>
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>	・整備ガイドラインに記載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。

	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
休憩設備	1 9 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がある場合は、この限りでない。 ◇ベンチの形状は、巧み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。	・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。 ・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。
		【鉄道駅】	
プラットフォーム	2 0 ホームドアについて	◎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。 ◎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。 ○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。 ◇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。 ○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。 ○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。 ○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。	※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）
	2 1 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。
	2 2 ホームと車両の段差について	◎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。 ○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。 ◇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。	・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）
		【鉄道車両】	
	2 3 客用乗降口幅の寸法について	◎客用乗降口幅のうち1列車に1以上は、有効幅を800mm以上とする。 ○車椅子スペースの直近の客用乗降口は、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。	・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。 ・AGLの規定[有効幅を900mm]については整備ガイドラインにて記載済み。
	2 4 車椅子スペースについて	◎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。 ○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。 ○車椅子スペースは、利用形態を限定せず、ベビーカー利用者等の多様な利用者に配慮したものであるとする。 ○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。 ◇各路線の利用実態を踏まえ、車椅子利用者、ベビーカー利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。 ◇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。 ◎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。 ○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。 ◇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。	・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。
		【バス車両】	
	2 5 車椅子スペースについて	◎バスには車椅子スペースを1以上確保する。 ○バスには2脚分以上の車椅子スペースを確保する。 ○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。 ◇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。	・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
2 6	ノンステップバスについて	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○傾斜は極力少なくする。 ◎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。 ○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。 ○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。 ◇低床部分には段やスロープを設けないことが望ましい。 ◇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。 (主要部分抜粋) 	・引き続き検討。
2 7	リフト付きバスについて	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 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。 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。 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。 ○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。 ◇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) 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。(参考例参照) ②全長1,200mm程度×全幅780mm程度とする。 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。 ◇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。 	・引き続き検討。
【福祉タクシー車両】			
2 8	ユニバーサルデザインタクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> ◎○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】			
2 9	スロープの勾配について	<ul style="list-style-type: none"> ○スロープ板の勾配は1/12以下とする。(船舶ガイドライン) 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
3 0	バリアフリー客席について	<ul style="list-style-type: none"> ◎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、 <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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の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】			
3 1	可動式肘掛けについて	<ul style="list-style-type: none"> ◎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