

## 第4部 個別の車両等に関するガイドライン

資料3-1

### 1 鉄軌道

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
○前文	19		黄色塗りが主な変更点、赤字が基準 前文修正	

#### 1.1 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
	20	参考4-1-1:通勤型鉄道の姿図		
①乗降口(車外)				
(基準)	21			
段・隙間	21	◎車両とプラットフォームの段・隙間について、段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。		
乗降口の幅	21	◎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。		
行き先・車両種別表示	21	◎車体の側面に、当該車両の行き先及び種別を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、行き先又は種別が明らかな場合は、この限りでない。		
段・隙間	21	○施設側の渡り板が速やかに設置できない場合は、車両内に車椅子使用者の円滑な乗降のための渡り板の配備、段差解消装置を設置する。(コラム1参照)		
乗降口の幅	21	○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。		
行き先・車両種別表示	21	○車体の側面に、車両番号(号車)等を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。		・行き先・車両種別表示に関する参考4-1-2姿図・寸法において「ベビーカーマーク」掲示の例示。
	21	○ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。(※巻末の「参考:色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)		
	21	○照明又は高輝度LED等により、夜間でも視認できるものとする。		
段・隙間	21	◇地方鉄道等において段が大きい場合には、①施設側におけるホームの高上げ、②車両側における低床化、③段差解消装置等を設置するなどにより、段差解消することが望ましい。		・優良事例の追記として、車両の低床化の事例をホームのかさ上げ事例と連携して整理 等 p26参考4-1-7の記載拡充

隙間の警告	21	◇ホームが曲線の場合は車両とプラットホームの隙間が大きくなり危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起することが望ましい。	○ホームが曲線の場合は車両とプラットホームの隙間が大きくなり危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起する。	・注意喚起は一般的に行われているため◇→○とする。
隙間解消設備	22	◇乗降口の床面の縁端部には、ステップ(クツズリ)を設け、車両とプラットホームの隙間をできるだけ小さくすることが望ましい。		・ホーム側の対応およびガイドライン施設編の記述も参考として示す。(楕形ゴム、固定式スロープ等)
	22	◇上記の隙間を小さくするための設備の縁端部は、全体にわたり十分な太さで周囲の床の色とのコントラストを確保し、当該ステップを容易に識別できるようにすることが望ましい。		段差解消設備の縁端部のコントラストの良い事例があるか確認。
自動段差解消設備	22	◇車椅子スペース直近の乗降口には、車椅子使用者が円滑に乗降するための自動段差解消設備を設けることが望ましい。		・段・隙間 参考4-1-7において多摩都市モノレールなどのかさ上げ例を追加。 ・同様の整備事例が増えてきたため。乗車位置の指定につながるという意見とのバランス配慮。
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	変更	22	◇聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示することが望ましい。	○聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示する。 ・聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ◇→○とする。
戸のレール	22	◇車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、戸のレールの出っ張りを解消することが望ましい。		
視覚障害者用ドア開案内装置	変更	22	◇視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置(音声等により常時「開」状態を案内するもの)を設けることが望ましい。	○視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置(音声等により常時「開」状態を案内するもの)を設ける。なお、当該音声等は車外から聞き取ることができれば良く、スピーカーの設置位置は車内外を問わない。 ・視覚障害者用ドア開案内装置◇→○とする。 ・(これに応じた、聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプも標準化、具体的な点灯開始秒数の必要性を確認)
戸の開閉ボタン	変更	22	◇戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と輝度コントラスト*を確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。	○戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と輝度コントラスト*を確保するとともに、上部に点字を併記する。 ・◇→○とする。 ・普及状況を勘案。 ・事例を収集し示す。
乗降口の戸の位置	22	◇乗降口の戸の位置は列車間で可能な限り統一を図ることが望ましい。ただし、通勤型(短距離)鉄道用車両と都市間鉄道用車両等、用途が異なる車両が混在する路線の場合は、この限りではない。		
		*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。		
転落防止設備の設置	53	◎旅客列車の車両の連結部(常時連結している部分に限る)は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。		・①乗降口(車外)の内容にまとめて示す。(33条2のまえに記載) ・優良事例は参考4-1-33にまとめて記載する。
音による警告	53	◇運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止設備が設置できない場合には、音声による警告を行うことが望ましい。		・①乗降口(車外)の内容にまとめて示す。
	53	参考4-1-32 ◎転落防止用ほろ	参考4-1-32 ◎転落防止用ほろ	・図の転落防止用ほろのところに◎を付ける。

	参考4-1-2:乗降口(車外)の例	参考4-1-2:乗降口(車外)の例	
23	<p>転落防止用ほろ</p> <p>号車・優先席・車椅子スペース・弱冷房車などを示すピクトグラム</p>	<p>◎転落防止用ほろ</p> <p>○号車・優先席・車椅子スペース・ベビーカーマーク・弱冷房車などを示すピクトグラム</p>	<p>・参考4-1-2姿図・寸法において車両間の転落防止用ほろのイラストに◎を付ける。</p> <p>・行き先・車両種別表示に関する参考4-1-2姿図・寸法において「ベビーカーマーク」掲示の例示。</p>
(コラム 1) 渡り板・段差解消装置(バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)183ページ参照)			<p>【AGLとの整合】</p> <p>・AGL(p.2-116)において「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。」と記載されている。</p> <p>・p26参考4-1-7の事例を拡充する。車椅子使用者等が円滑に乗降できる優良事例としての段差と隙間の数値を紹介する。</p>
23	・速やかに設置できる場所に配備する。		
23	・幅800mm以上、使用時の傾斜は10度以下として十分な長さを有するもの、耐荷重300kg程度のものとする。ただし、構造上の理由により傾斜角10度以下の実現が困難な場合には、車椅子の登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角10度に近づけるものとする。		
23	・渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかかりを設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。		
23	・渡り板の使用においては、ホームの形状に配慮し、降りたホームの反対側の線路に転落する等の事故がないよう、渡り板の長さやホームの幅に十分注意する。		
23	・車両・ホーム等の構造上の理由により渡り板が長く、また、傾斜角が急(概ね10度を超える)となる場合には、脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。		
23	・無人駅などでは車両内に搭載した渡り板を使用して係員が対応するなど、速やかな乗降のための柔軟な対応を行う。(上記によらない段差・隙間解消装置の場合)		
23	・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。		
23	参考4-1-2:乗降口(車外)の例	参考4-1-2 「ベビーカーマーク」掲示の例示。	・行き先・車両種別表示に関する参考4-1-2姿図・寸法において「ベビーカーマーク」掲示の例示。
24	参考4-1-3:渡り板の例 参考4-1-4:地方鉄道において車両内に渡り板を配備している事例		
25	参考4-1-5:車内外から視認できる聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプの事例		
25	参考4-1-6:ドアレールの出っ張りを解消した車両の事例		・ドアレールの突起がない事例について、香港以外の例があれば国内事例に変更。

	26	参考4-1-7:ホームとの段差を低減した事例	・参考の続きとして施設のホーム嵩上げの例を入れる。
	27	参考4-1-8:視覚障害者用ドア開案内装置の事例	

## ②乗降口(車内)

床面の仕上げ	28	◎旅客用乗降口の床の表面は滑りにくい仕上げがなされたものとする。	
乗降口脇の手すり	28	◎乗降口脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるよう、又、立位時に身体を保持しやすいように手すりを設置する。	
	28	◎手すりの高さは、高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮したものとする。	
乗降口付近の段の識別	28	◎段が生じる場合は、段の端部(段鼻部)の全体にわたり十分な太さで周囲の床の色と色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)を確保し、容易に当該段を識別できるようにする。	
↑(扉番号)等の点字・文字表示	28	◎各車両の乗降口の戸又はその付近には、号車及び乗降口位置(扉番号)を文字及び点字(触知による案内を含む。)により表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	
乗降口端部の識別	28	○乗降口端部の床面は、周囲の床の色との輝度コントラストを確保し容易に識別できるようにする。	
乗降口脇の縦手すり	28	○乗降口の両脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるよう、又、立位時に身体を保持しやすいように縦手すりを設置する。	○乗降口の両脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるよう、又、立位時に身体を保持しやすいように <b>握りやすい形状</b> の縦手すりを設置する。 ・一部で握れない形状のものが混在しているため、乗降口脇の縦手すりに「握りやすい形状の」と加える。
	28	○乗降口の両脇に設置する縦手すりの径は25mm程度とする。	
乗降口付近の段の識別	28	○段の端部(段鼻部)の全体にわたり周囲の床の色と輝度コントラストを確保する際には、その太さを幅50mm程度以上として、容易に当該段を識別できるようにする。	
車内の段付近の手すり	28	○車内に段がある場合には、歩行補助のため段の付近に手すりを設置する。	
戸の開閉の音響案内	28	○視覚障害者が円滑に乗降できるように、戸の位置及び戸の開閉が車内及び車外の乗降位置から分かるようなチャイムを戸の内側上部等に設置し、戸の開閉動作に合わせてチャイム音を鳴動させる。	
↑(扉番号)等の点字・文字表示	29	○案内表示は、視覚障害者が指により確認しやすい高さに配慮し、床から1,400～1,600mm程度の高さに設置する。	
	29	○戸先側に表示し、両開き扉においては左側扉に表示する。	

聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	変更	29	◇聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示することが望ましい。	○聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示する。	・普及状況を勘案し、◇→○とする。
戸の開閉ボタン	変更	29	◇戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラストを確保し、上部に点字を併記することが望ましい。	○戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラストを確保し、上部に点字を併記する。	・普及状況を勘案し◇→○とする。
		29	*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。		
		30	参考4-1-9:号車及び乗降口位置(扉番号)等の文字・点字表示例 参考4-1-10:号車及び乗降口位置(扉番号)等の点字・文字表示の事例 参考4-1-11:乗降口端部及び戸先を容易に識別できるようにした事例		
<b>③優先席等</b>					
優先席の設置位置		31	○優先席は、乗降の際の移動距離が短くて済むよう、乗降口の近くに設置する。		・参考4-1-16に関して、車両端部以外の優先席設置の例示を増やせしてはどうか。クロスシートの例も含む。(端部が必ずしも最良の位置ではないので、いくつかの参考例を示す。) ・事例を収集し示す。
優先席の表示		31	○優先席は、①座席シートを他のシートと異なった配色、柄とする、②優先席付近の吊り手又は通路、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により車内から容易に識別できるものとする、③優先席の背後の窓や見やすい位置に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に識別できるものとし、一般の乗客の協力が得られやすいようにする。		
優先席数		31	○優先席数(全座席に占める割合)については、優先席の利用の状況を勘案しつつ、人口の高齢化などに対応した増加について検討する必要がある。		
弱冷房車の設置及び表示		31	○高齢者、内部障害者等体温調節が困難な人のために、弱冷房車として設定温度を高めに設定した車両を1編成に1両以上設置し、車外に弱冷房車であることをステッカー等で表示する。ただし、車両編成が一定しない等の理由によりやむを得ない場合はこの限りでない。		
優先席の設置位置		31	◇相互直通運転を実施する場合には、事業者間で優先席の位置を統一することが望ましい。		
		31	参考4-1-12:優先席の設置例	参考4-1-12 優先席ステッカーを修正。	イラストの窓部にある優先席ステッカーを修正。

	32	参考4-1-13: 内部障害者や妊産婦などさまざまな対象者に配慮した優先席マークの事例	・マタニティマーク、ヘルプマークを含む例に差し替え。 ・優先席付近にヘルプマークの意味を説明する表示を行う旨記載。
	32	参考4-1-14: 国際標準化機構(ISO)での標準化(2013年6月)を踏まえJIS化が予定されている優先席のピクトグラム	・優先席ピクトの説明文の修正。JIS化された旨記載する。
	33	参考4-1-15: 優先席エリアを明確にし、かつ網棚の高さを低くしている事例(JR東日本E233系)	・優先席付近の写真で最新のものがあれば差し替え。 ・E235の例など追記。
	33	参考4-1-16: 優先席ではないが、乗降口近くの座席に両肘掛けを設け、高齢者、障害者等の車内の移動距離が少なく乗降・利用しやすいものとしている事例	・車両の端以外の優先席で最新のものがあれば差し替え。
<b>(コラム2) 乗車可能な乗客や運用の時間帯を分かりやすく明示している事例</b>			
	34	・女性専用車両等乗車できる乗客が限定される車両においては、乗車が可能である乗客や、運用の時間帯を分かりやすく明示することが望ましい。	
	34	・東京都交通局(画像あり)	・デザインに変更がないか確認。 ・さらにわかりやすい例があれば追加または差し替え。
	34	・神戸市交通局(画像あり)	・同上
<b>④手すり</b>			
手すりの設置	35	◎ 通路及び客室内には手すりを設置する。	
つり革の設置	35	○客室に立席スペースを設ける車両においては、利用者が身体を保持できるように、通路及び客室内に手すりまたはつり革を設置する。	
つり革の高さ	35	○つり革の高さ・配置については、客室用途と利用者の身長域(特に低身長者)に配慮する。	
つり革の太さ	35	○つり革は握りやすい太さとする。	
縦手すりの配置	35	○つり革の利用が困難な高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮し、立位時の姿勢を保持しやすいよう、また、立ち座りしやすいよう、縦手すりを配置する。	
設置位置、径	35	○縦手すりは、座席への移動や立ち座りが楽にできるような位置に設置する。	
	35	○縦手すり・横手すりの径は30mm程度とする。ただし、乗降口脇に設置する縦手すりは「乗降口(車内)」の内容に準ずる。	
座席手すり	35	○クロスシート座席には、座席への移動や立ち座り、立位時の姿勢保持に配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。	
	35	参考4-1-17: 手すりの設置例	
		参考4-1-18: 手すりの設置事例	
	36	参考4-1-19: つり革の高さに関する研究事例と導入事例	

⑤車椅子スペース

車椅子スペースの設置数	変更	37	◎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。	(赤字)◎客室には1列車に少なくとも2以上の車椅子スペースを設ける。ただし、3面編成以下の車両については1以上とすることができる。(赤字)	※基準検討委員会の結果を反映する。
車椅子スペースの設置位置	変更			(赤字)◎車椅子スペースは特別車両以外の座席に隣接する場所又はその前後に車椅子スペースを設けること。(赤字)(省令の記載ぶりについては調整中)	※基準検討委員会の結果を反映する。
車椅子スペースの広さ		37	◎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。		
	変更			(赤字)◎車椅子スペースは、車内の通行に支障がない形態で確保する。(赤字)	※基準検討委員会の結果を反映する。
車椅子スペースの表示		37	◎車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に掲出する。		
手すり		37	◎車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。		
床面の仕上げ		37	◎車椅子スペースの床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。		

車椅子スペースの設置数・形態	変更	37	○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>(赤字)○多数の利用者が利用し又は車椅子使用者その他の車椅子スペースを必要とする利用者が多い場合には、1車両に1以上の車椅子スペースを設ける。</p> <p>◇上記以外の場合であっても、1車両に1以上の車椅子スペースを設けることが望ましい。</p> <p>◇1車両に1以上の車椅子スペースを設置しない場合にあっては、車椅子スペースを複数の車両に分散して設けることが望ましい。(赤字)</p>	<p>※基準検討委員会の結果を反映する。</p> <p>・基準検討委員会の結論及び各車両に車椅子スペースを設けている事例が増えている状況を勘案し、1車両に1以上とする。</p>
車椅子スペースの設置位置		37	○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。		
		37	○車椅子スペースは、車椅子スペースへの移動が容易で、乗降の際の移動距離が短くて済むように、乗降口から近い位置に設置する。	削除	上の項目に移動
車椅子スペースの広さ	変更	37	○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>○車椅子スペースは、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>○車椅子スペースは1,300mm以上×750mm以上を確保する。<b>ただし、車椅子使用者が同じ向き状態で利用する車椅子スペースを2列以上縦列して設ける場合にあっては、2台目以降の車椅子スペースの長さは1,100mm以上とすることができる。</b></p> <p>○車椅子スペース横の通路幅は400mm以上確保する。</p>	通路幅の具体寸法については調整中。
手すり		37	○車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置(高さ800～850mm程度)に横手すりを設置する。		
		37	○上記手すりの径は30mm程度とする。		
非常通報装置	変更	37	○車椅子スペース付近には、非常通報装置を設置する。	○車椅子スペース付近には、 <b>車椅子使用者の手の届く範囲</b> に非常通報装置を設置する。	・車椅子ユーザーの届かない位置に設置されている例があるため、非常通報装置の設置位置の規定追加。
車椅子スペースの表示	変更	37	○車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に加え車外にも掲出する。	<p>○車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に加え車外にも掲出する。</p> <p>○ベビーカーの利用が可能なスペースにおいては、<b>容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、ベビーカーマークを車内に加え車外にも掲出する。</b></p>	・ベビーカーマークの表示について追記。
車椅子スペースの設置数・形態		38	◇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。		※基準検討委員会の結果を反映する。
		38	◇相互直通運転を実施する場合には、事業者間で車椅子スペースの位置を統一することが望ましい。	◇相互直通運転を実施する場合には、事業者間で車椅子スペースの位置を統一することが望ましい。	・1車両1箇所を目指しているが、過渡期であり本記述を残す。
		38	◇車椅子スペースは、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の円滑な乗車に配慮し、2以上の車椅子が乗車可能であることが望ましい。		



	38	◇車椅子スペースには、車外を確認できるよう窓を設けることが望ましい。	
車椅子スペースの広さ	38	◇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。	
	変更		(赤字)◇車椅子スペース横の通路幅は450mm以上確保することが望ましい。(赤字)
手すり	38	◇車椅子スペースには、車椅子使用者、低身長者、ベビーカー使用者等の利用に配慮し、2段手すりを設置することが望ましい。	
	38	参考4-1-20:車椅子スペースの設置例	参考4-1-20 ベビーカーマークを追加 非常通報装置を車椅子利用者の手の届く範囲に設置することを補足説明
	39	参考4-1-21:利用実態を踏まえ車椅子スペースを増設した事例 参考4-1-22:車椅子スペースの形態・表示事例	・車椅子スペースの新たな事例など追記。
	40	参考4-1-23:車椅子スペースへの2段手すりの設置事例	・ベビーカーマーク付き、2段手すり付き(高さ寸法付き)などの事例があれば差し替え。
<b>⑥トイレ</b>			
車椅子対応トイレの設置	41	◎客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での円滑な利用に適したトイレを設ける。	
	変更		(赤字)◎トイレを設ける場合は、少なくとも1以上の車椅子スペースと基準に適合する便所との間の通路のうち1以上の幅は、それぞれ800mm以上とする。 ※基準検討委員会の結果を反映する。(赤字)
車椅子対応トイレの出入口の戸の幅	41	◎車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口の戸の有効幅は、800mm以上とする。	
多機能トイレの設置	41	○客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設ける。	
	41	○多機能トイレは車椅子スペースに近接した位置に配置する。	
車椅子マーク	41	○車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口には、当該トイレが車椅子使用者の利用に適した構造のものであることを表示する標識を設ける。	
	41	○表示は、車椅子使用者が見やすいよう、低めの位置に行う。	
車椅子対応トイレの出入口の戸の幅	41	○車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口の戸の有効幅は、車椅子使用者の余裕ある通行を考慮し、900mm以上とする。ただし、車椅子による通路からトイレへのアクセスが直線である等、トイレへのアクセス性に配慮されている場合は、この限りでない。	

車椅子対応トイレの段の解消	41	○車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。	
車椅子対応トイレの出入口の戸の仕様	41	○車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口の戸は、電動式引き戸又は軽い力で操作できる手動式引き戸とする。	
	41	○手動式引き戸の場合は、握手は棒状ハンドル式、レバーハンドル式等のものとし、容易に操作できるよう取り付け高さに配慮する。	
車椅子対応トイレの出入口の戸の鍵	41	○車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口の戸は、容易に施錠できる形式とし、非常時に外から解錠できるようにする。	
車椅子対応トイレの出入口の戸開閉スイッチ	42	○自動ドア開閉スイッチの高さは800～900mm程度とする。	
多機能トイレ内部の仕様	42	○多機能トイレは、車椅子のまま出入りすることができ、車椅子から便座(腰掛け式＝洋式)への移動がしやすいように、車椅子から便座への移動が可能なスペース、便座の高さ(400～450mm)を確保する。	
	42	○車椅子ですできるだけ便器に接近できるよう、フットサポートが下に入る便器とする。	
	42	○十分な戸の幅の確保が難しく、車椅子が戸と直角の向きでトイレに出入りする場合は、トイレの外側に車椅子の転回できるスペースを確保する。	
手すり	42	○便器周囲の壁面に手すり(高さ650～700mm程度)を設置する(スペースがある場合は、肘掛けタイプの可動式手すりを設置することが望ましい)。	
	42	○手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は30mm～35mm程度とする。	
床面の仕上げ	42	○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。	
便器洗浄ボタン	42	○便器に腰掛けた状態から届く位置に設置し、操作しやすい方式(押しボタン式等)とする(視覚障害者の利用に配慮し、センサー式を用いる場合は押しボタン式あるいは靴べら式を併用することが望ましい。)	○便器に腰掛けた状態及び便器に移乗しない状態で届く位置に設置し、操作しやすい方式(押しボタン式等)とする(視覚障害者の利用に配慮し、センサー式を用いる場合は押しボタン式あるいは靴べら式を併用することが望ましい。)
	42	○センサー式水洗フラッシュバルブを用いる場合には、センサー部に突起を設ける等によりわかりやすいものとした上で、センサーの反応時間を短くする。	
手洗器	42	○便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、高齢者、障害者等の扱いやすい形状とする。	
非常呼出しボタン	42	○便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、高齢者、障害者等の扱いやすい形状とする。	

付属設備	42	○便器付近に棚及び着替えを考慮したフックを設ける。		
トイレの点字表示	42	○男女別にトイレが設けられている場合には、トイレのドア握り手・ボタン等の操作部の上側に、トイレである旨、男女別の点字を表示する。		
トイレ空間の広さ	42	◇トイレ内外、あるいはそのいずれかにおいて、車椅子が転回できる空間を確保することが望ましい。	○トイレ内外、あるいはそのいずれかにおいて、車椅子が転回できる空間を確保する。	・車椅子対応トイレが設けられている場合においては、通常、転回できる空間を確保していると考えられるため、◇→○とする。 ・転回か切り返しか定義が必要。
	42	◇トイレ内には介助者が介助しやすい空間を確保することが望ましい。		
ドア開閉スイッチ	42	◇自動ドア開閉スイッチの構造は肢体不自由な人等でも容易に操作できる押しボタン式のものとするのが望ましい。	○自動ドア開閉スイッチの構造は肢体不自由な人等でも容易に操作できる押しボタン式のものとする。	・大型ボタンが普及している状況を勘案し、◇→○とする。
便器洗浄ボタン	42	◇便器に腰掛けた状態及び便器に移乗しない状態で届く位置に設置し、操作しやすい方式(押しボタン式等)とすることが望ましい。	○便器に腰掛けた状態及び便器に移乗しない状態で届く位置に設置し、操作しやすい方式(押しボタン式等)とする。	・◇→○とする。
トイレ内設備の触知案内図等	43	◇すべてのトイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障害者に示すための触知案内図等を設けることが望ましい。		
	43	◇なお、触知案内図により表示する場合には、表示方法はJIS T0922に合わせたものとする。点字により表示する場合は、表示方法はJIS T0921に合わせたものとする。		
背もたれ	43	◇便座の後部に、体を支える背もたれ(同様の機能を持つ手すりを含む)を設置することが望ましい。		
非常呼出しボタン	43	◇転倒時でも手の届く範囲に設置することが望ましい。	○転倒時でも手の届く範囲に設置する。	・◇→○とする。
付属設備	43	◇オストメイトのパウチ洗浄を考慮し、便器付近にパウチ専用水洗装置(自動水栓)を設けることが望ましい。		
器具等の形状・色・配置	43	◇視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置についてはJIS S0026に合わせたものとするのが望ましい。	○視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置についてはJIS S0026に合わせたものとする。	・改修等を期にJIS配列への統一を図るため、◇→○とする。
	44	参考4-1-24:車椅子対応トイレの例	参考4-1-24 背もたれに内蔵したオストメイトのパウチ洗浄設備を◇で追記	
	45	参考4-1-25:車椅子対応トイレの事例 参考4-1-26:車椅子使用者等の円滑な利用に配慮したトイレの例		
	46	参考4-1-27:JIS S0026「公共トイレにおける便房内操作部の形状・色・配置」抜粋		

(コラム3)多機能トイレの便器脇手すり等の配慮事項

47 ・重度の上肢障害のある利用者(例えば上肢の動作が困難な頸椎損傷や筋ジストロフィーの人)にとっては便器洗浄ボタン等の操作スイッチの壁面取り付け位置は低めが望ましいという結果が示されている(JIS S0026の規格制定の事前検証「ぐっとトイレプロジェクト」による)。本整備ガイドラインでは壁面に取り付ける手すりの高さの目安を650～700mm程度と示しているが、操作スイッチ類を低めに設置するにあたり、手すりがスイッチや紙巻き器類に干渉しないよう高さの決定に際しては十分な配慮が必要である。

47 ・JIS S0026では上図の配置・寸法を基本とするものの、JISの解説において“この規格に示す設置寸法以外のとなる場合”の配置例を示している(手すりを設置する場合、棚付紙巻器を設置する場合、スベア付紙巻器を設置する場合等)。上図の配置・寸法による設置が困難な場合等においてはJIS S0026解説を参照されたい。

・誤字の修正  
～のとなる場合 → ～となる場合

⑦通路

車椅子用設備間の通路幅	48	◎旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ(トイレが設置される場合に限る)への通路のうち1以上は、有効幅800mm以上を確保する。	◎旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び <b>少なくとも1以上</b> の車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ(トイレが設置される場合に限る)への通路のうち1以上は、有効幅800mm以上を確保する。
車椅子用設備間の通路幅	48	◇旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ(トイレが設置される場合に限る)への通路のうち1以上は、有効幅900mm以上を確保することが望ましい。	

⑧案内表示及び放送(車内)

案内表示装置(LED、液晶等)	48	◎客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備を備える。	◎客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報(行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報も含む)を文字等により表示するための設備を備える。
案内放送装置	48	◎客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報を音声により提供するための車内放送装置を設ける。	◎客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報(行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報も含む)を音声により提供するための車内放送装置を設ける。
	48	◎旅客用乗降口には、旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備を設ける。	
案内表示装置(LED、液晶等)	49	○案内表示装置は、乗降口の戸の車内側上部、天井、連結部の扉上部、戸袋等、車両の形状に応じて見やすい位置に設置する。中吊り広告等で見えにくくならないように配慮する。	

	49	○案内表示装置では、次駅停車駅名等に加え、次停車駅での乗換情報、次停車駅で開く戸の方向(左側か右側か)等を提供する。	
	49	○文字情報は、確認が容易な表示方法とし、次停車駅等の基本情報は、スクロール表示などの場合は2回以上繰り返し表示する。	
運行等に関する異常時の情報提供	変更		(赤字)○車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供する。併せて、ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供する。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。(赤字) ※基準検討委員会の検討結果を反映する。
	49	○LED、液晶等で文字情報を提供する際には、わかりやすい文言を使用する。	
	49	○可能な限り英語表記及びびかな表記も併用する。	
	49	○次駅までの距離が短く、表示時間が確保できない場合は表示項目・内容を選択する。	
	49	○ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。(※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)	
案内放送の方法	49	○次に停車する鉄道駅の駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅で開くドアの方向(左側か右側か)等の運行に関する情報は、聞き取りやすい音量、音質、速さ、回数等で放送する。	
	49	○次停車駅名等の案内放送は、前停車駅発車直後及び次停車駅到着直前に行う。	
案内表示装置(LED、液晶等)	49	◇大きな文字により見やすいように表示することが望ましい。	
	49	◇路線、列車種別等を色により表示する場合は、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法に配慮することが望ましい。	
	49	◇可能な限りひらがな表記を併用することが望ましい。	
	変更	49	◇相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。
運行等に関する異常時の情報提供	変更	49	◇車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが望ましい。併せてネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供することが望ましい。(赤字)削除(赤字) ※基準検討委員会の検討結果を反映する。

変更

(赤字)◇車両からの避難が必要となった際に、必要な情報を文字により提供することが出来る可変式情報表示装置を備えることが望ましい。(赤字) ※基準検討委員会の検討結果を反映する。

49 ◇運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合や事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。

49 ◇相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。

上に移動

\*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

50 参考4-1-28:案内表示装置の例

○項目のフォント修正。

50 参考4-1-29:案内表示装置の事例

遅延情報、振替輸送を表示している画面を追加

51 参考4-1-30:案内表示内容の事例

52 参考4-1-31:座席位置から確認しやすい通路中央部に案内表示装置を設置した事例

53 参考4-1-32:車両間転落防止設備の例

54 参考4-1-33:転落防止設備を設置できない車両連結部における音による転落防止注意喚起の事例

図中の文字サイズを改善。

## 1.2 都市間鉄道

P 記

現行

現行

55 参考4-1-34:都市間鉄道の姿図

P 記

現行

現行

### ①乗降口(車外)

段・隙間

56 ◎車両とプラットホームの段・隙間について、段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。

乗降口の幅

56 ◎旅客用乗降口のうち一列車に一以上は、有効幅を800mm以上とする。

行き先・車両種別表示

56 ◎車体の側面に、当該車両の行き先及び種別を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、行き先又は種別が明らかな場合は、この限りでない。

段差・隙間

56 ○施設側に渡り板が配備され速やかに設置できない場合、車両内に車椅子使用者の円滑な乗降のための渡り板(欄外コラム参照)の配備、段差解消装置を設置する。

乗降口の幅

56 ○1列車に1以上の旅客用乗降口は、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。

	56	○1列車に車椅子スペースを複数設置する場合は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、各車椅子スペース直近の乗降口の有効幅を900mm以上とする。	
車外表示	56	○車体の側面に、車両番号(号車)等を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。	
行き先・車両種別表示	56	○ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。(※巻末の「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)	
	56	○照明又は高輝度LED等により、夜間でも視認できるものとする。	
段差・隙間	57	◇地方鉄道等において段差が大きい場合には、①施設側におけるホームの嵩上げ、②車両側における低床化、③段差解消装置を設置するなどより段差解消に努めることが望ましい。	・優良事例の追記として、車両の低床化の事例をホームのかさ上げ事例と連携して整理等
隙間の警告	57	◇ホームが曲線の場合は車両とプラットホームの隙間が大きくなり危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起することが望ましい。	○ホームが曲線の場合は車両とプラットホームの隙間が大きくなり危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起する。 ・注意喚起が一般的に行われているため、◇→○とする。
隙間解消装置	57	◇乗降口の床面の縁端部には、ステップ(クツズリ)を設け、車両とプラットホームの隙間をできるだけ小さくすることが望ましい。	
	57	◇上記の隙間を小さくするための設備の縁端部は、全体にわたり十分な太さで周囲の床の色とのコントラスト*を確保し、当該ステップを容易に識別できるようにすることが望ましい。	
自動段差解消装置	57	◇車椅子スペース近傍の乗降口には、車椅子使用者が円滑に乗降するための補助設備を設けることが望ましい。	
ドアのレール	57	◇ドアのレールの出っ張りを解消することが望ましい。	
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	変更	57	◇聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。 ○聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示する。 ・普及状況を勘案し◇→○とする。
視覚障害者用ドア開案内装置	変更	57	◇視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置(音声等により常時「開」状態を案内するもの)を設けることが望ましい。 ○視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置(音声等により常時「開」状態を案内するもの)を設ける。なお、当該音声等は車外から聞き取ることができれば良く、スピーカーの設置位置は車内外を問わない。 ・昇降式ホーム柵が開発された一方で、車両のドア位置が一定でない場合に音響があることはドア位置の把握において有効性が高いと考えられるため、◇→○とする。
ドア開閉ボタン	変更	57	◇ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲との輝度コントラストを確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。 ○ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲との輝度コントラストを確保するとともに、上部に点字を併記する。 ・普及状況を勘案し、◇→○を検討。

乗降口扉位置	57	<p>◇乗降口の扉位置は列車間で可能な限り統一を図ることが望ましい。ただし、通勤型(短距離)鉄道用車両と都市間鉄道用車両等、用途が異なる車両が混在する路線の場合は、この限りではない。</p> <p>*:移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。</p>
(コラム4) 渡り板・段差解消装置(バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)183ページ参照)		
	58	<p>・渡り板は、速やかに設置できる場所に配備する。</p>
	58	<p>・渡り板は、幅800mm以上、使用時の傾斜は10度以下として十分な長さを有するもの、耐荷重300kg程度のものである。ただし、構造上の理由により傾斜角10度以下の実現が困難な場合には、車椅子の登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角10度に近づけるものとする。</p>
	58	<p>・渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかかりを設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。</p>
	58	<p>・渡り板の使用においては、ホームの形状に配慮し、降りたホームの反対側の線路に転落する等の事故がないよう、渡り板の長さとはホームの幅に十分注意する。</p>
	58	<p>・鉄軌道車両・ホーム等の構造上の理由により渡り板が長く、また、傾斜角が急(概ね10度を超える)となる場合には、脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。</p>
	58	<p>・無人駅などでは車両内に搭載した渡り板を使用して係員が対応するなど、速やかな乗降のための柔軟な対応を行う。(渡り板を常備しない場合)</p>
	58	<p>・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>
	58	参考4-1-35:乗降口(車外)の例
	59	<p>参考4-1-36:車両乗降口における自動段差・隙間解消設備の事例</p> <p>参考4-1-36:車両乗降口における自動段差・隙間解消設備の事例</p> <p>・事例を拡充する。 ・旅客施設側、車両側で共通の記載。</p>
	60	参考4-1-37:視覚障害者用ドア開案内装置の事例
<b>②乗降口(車内)</b>		
床面の仕上げ	61	◎旅客用乗降口の床の表面は滑りにくい仕上げがなされたものとする。
乗降口脇の手すり	61	◎乗降口脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるように、手すりを設置する。



乗降口付近の段の識別	61	◎段が生じる場合は、段の端部(段鼻部)の全体にわたり十分な太さで周囲の床の色と輝度コントラスト*を確保し、容易に当該段を識別できるようにする。	
乗降口位置等の点字・文字表示	61	◎各車両の乗降口の戸又はその付近には、号車及び乗降口位置(前方または後方位置、近接座席番号等)を文字及び点字(触知による案内を含む。)により表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	
乗降口脇の縦手すり	61	○乗降口の両脇に設置する。	
	61	○縦手すりの径は25mm程度とする。	
乗降口付近の段の識別	61	○段の端部(段鼻部)の全体にわたり周囲の床の色と輝度コントラスト*を確保する際には、その太さを幅50mm程度以上として、容易に当該段を識別できるようにする。	
車内の段付近の手すり	61	○車内に段がある場合には、歩行補助のため段の付近に手すりを設置する。	
戸の開閉の音響案内	61	○視覚障害者が円滑に乗降できるように、戸の位置及び戸の開閉が車内外乗降位置からわかるようなチャイムを戸の内側上部等に設置し、戸の開閉動作に合わせてチャイム音を鳴動させる。	
号車及び乗降口位置等の点字・文字表示	61	○案内表示は、視覚障害者が指により確認しやすい高さに配慮し、床から1,400~1,600mm程度の高さに設置する。	
	61	○戸先側に表示し、両開き戸においては左側の戸に表示する。	
乗降口端部の識別	62	◇乗降口端部の床面は、周囲の床の色との輝度コントラスト*を確保し容易に識別できるようにすることが望ましい。	
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	変更	◇聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。	○聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示する。 ・聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ◇→○とする。
ドア開閉ボタン	変更	◇ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラスト*を確保し、上部に点字を併記することが望ましい。	○ドアの開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラストを確保し、上部に点字を併記する。 ・普及状況を勘案し◇→○とする。
その他設備	62	◇ごみ箱など必要な設備について、当該部に点字表示することが望ましい。	
		*:移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。	

③車椅子スペースと座席

車椅子スペースの設置数	変更	63	<p>◎客室には1列車に1以上の車椅子スペースを設ける。</p> <p>(赤字)◎客室には1列車に2以上の車椅子スペースを設ける。ただし、3両編成以下の列車については1以上とすることができる。 ◇車椅子使用者等の特別列車料金席(グリーン席等)、多目的室等についても、車椅子使用者の利用を可能とする整備を行うことが望ましい。(赤字)</p>	※基準検討委員会の結果を反映する。
車椅子スペースの設置位置	変更	-	◎車椅子スペースは特別車両以外の座席に隣接する場所又はその前後に車椅子スペースを設けること。(省令の記載ぶりについては調整中)	※基準検討委員会の結果を反映する。
車椅子スペースの広さ		63	◎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。	
車椅子スペースの表示		63	◎車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に掲出する。	
車椅子スペースの手すり		63	◎車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。	
床面の仕上げ		63	◎車椅子スペースの床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。	
車椅子スペースの設置数	変更	63	◎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(多目的室が利用できる場合も含む)を設ける。(赤字)削除(赤字)	※基準検討委員会の結果を反映する。
車椅子スペースの設置位置		63	◎車椅子スペースは、 ①乗降の際の移動距離を短くする。 ②都市間鉄道のクロスシートでは、車椅子使用者が円滑に通行するための十分な車内通路幅の確保が困難な場合も多いことから、客室仕切扉から入ってすぐの座席の脇にスペースを設けること(参考例参照)。	
		63	◎車椅子使用者の数、車椅子の大きさ等から車椅子に乗車したまま客室内にとどまるスペースが不足する場合は、円滑に利用できるように車椅子スペース近くに多目的室等を設置する。	
車椅子スペースの広さ	変更	63	<p>(赤字)◎車椅子スペースの幅は、750mm以上であることとする。 ◎車椅子スペースの長さは1,300cm以上とする。ただし、車椅子使用者が同じ向き状態で利用する車椅子スペースを2列以上縦列して設ける場合にあっては、2台目以降の車椅子スペースの長さは1,100mm以上とすることができる。 ◎車椅子スペース横の通路幅は400mm以上確保する。(赤字)</p> <p>○1,300mm以上×750mm以上とする(標準型車椅子の最大寸法に一定の余裕幅を考慮)。</p>	<p>※基準検討委員会の結果を反映する。 ・通路部を除いたスペース確保を行う方向を検討。</p>

	変更		(赤字)◇車椅子スペースを2以上縦列して設ける場合であっても、車椅子スペースの長さはそれぞれ1,300mm以上ずつ確保することが望ましい。(赤字)	※基準検討委員会の結果を反映する。
車椅子スペースの通路の広さ	変更	63	○車椅子スペースは、車内の通行に支障がない形態で確保する。 (赤字)◎車椅子スペースは、車内の通行に支障がない形態で確保する。 (赤字)	※基準検討委員会の結果を反映する。
移乗する座席		63	○都市間鉄道は長時間の乗車となる場合が多いので、車椅子スペースの近くに、移乗がしやすいようにスペース側のひじ掛けがはね上がる座席または回転シートを用意する。	
固定装置		64	○移乗後、折りたたんだ車椅子を固定するためのバンド、ロープ等を設ける。	
車椅子スペースの増設		64	○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。	削除
車椅子スペースの表示		64	○車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に加え車外にも掲出する。	
車椅子スペースの設置数・配分増設	変更	64	◇各路線の利用実態を踏まえ、車椅子利用者等の利用が多い場合には、車椅子スペースを増設することが望ましい。 (赤字)◎各路線の利用実態を踏まえ、車椅子利用者等の利用が多い場合には、車椅子スペースを増設する。(赤字)	※基準検討委員会の結果を反映する。
		64	◇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。	
	変更	新規	◇複数の車椅子使用者や同行者が並んで利用できる車椅子スペースや座席配置とすることが望ましい。	・複数の車椅子使用旅客、同行者、介助者等と移動する場合を考慮する必要があるため。
車椅子スペースの広さ		64	◇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。	
	変更	—	◇車椅子スペースの通路横の通路幅は450mm以上確保することが望ましい。	※基準検討委員会の結果を反映する。
座席	変更		(赤字)◇可能な限り通路側の肘掛けを可動式とすることが望ましい。(赤字)	※基準検討委員会の結果を反映する。

	変更	65 66	参考4-1-39	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準見直しに対応し新たなスペースのサイズについて修正を行う。</li> <li>・縦方向の2席分の例を示す。</li> <li>・p.66上図はレイアウト上課題があり削除。</li> <li>・新しい事例追加、修正。</li> </ul>
		67	参考4-1-40	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新しい事例追加、修正。</li> </ul>

(コラム5) 多目的室

- |    |  |
|----|--|
| 67 | ・都市間鉄道において様々な利用形態を想定して多目的室を設置している事例がある。  |
| 67 | ・利用形態としては、予約して使用するケースと、座席を別途確保している乗客が一時的に利用するケースが存在する。また、プライバシーを確保するケースとオープンなケースがある。 |
| 67 | ・利用者としては、通常の座席の使用が難しい乗客、気分が悪くなった乗客、急病人、けが人、介助が必要な乗客、乳幼児連れの乗客(授乳等を行いたい乗客)等が想定される。     |
| 67 | ・多目的室の設置にあたっては、車椅子使用者が利用することも想定し、車椅子でのアクセスが可能な仕様が求められる。                              |

④トイレ

- |    |  |
|----|--|
| 67 | ○※都市間鉄道のトイレは、通勤型鉄道のトイレに関するガイドライン及び姿図・寸法等に準じるものとする。 |
|----|--|

⑤洗面所

- |          |    |  |
|----------|----|--|
| 車椅子対応洗面所 | 67 | ○車椅子対応の洗面所においては、洗面器の高さは760mm程度とし、また、洗面器の下部に車椅子のフットサポートが入る空間を設ける。         |
| 水洗金具     | 67 | ○視覚障害者の利用に配慮し、センサー式のみを設置は避けることが望ましい。センサー式の水洗金具を用いる場合には、センサー部は蛇口の下側に統一する。 |
| 鏡        | 67 | ○蛇口付近の高さまで鏡を設置する。  |
|          | 68 | 参考4-1-41: 洗面所の例  |

寸法の表記の重複があり削除

⑥車内通路

- |             |    |   |
|-------------|----|---|
| 車椅子用設備間の通路幅 | 69 | ◎旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ(トイレが設置される場合に限る)への通路のうち1以上は、有効幅800mm以上を確保する。 |
| 床面の仕上げ      | 69 | ◎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。   |
| 手すり         | 69 | ◎通路及び客室内には手すりを設ける。  |
| 車内の段・階段     | 69 | ○2階建て車両等でやむを得ず段が生じる場合は、段端部(段鼻部)の全体にわたり幅50mm程度の太さで周囲の床の色との輝度コントラスト*を確保し、容易に当該段を識別しやすいものとする。        |
|             | 69 | ○車内に階段がある場合には、高さは200mm以下、奥行きは300mm程度、通路の幅は800mm以上とする。   |

手すり	69	○車内に段・階段がある場合には、当該段・階段の付近に手すりを設ける。
	69	○手すりの高さは、800～850mm程度。手すりの径は30mm程度とする。
座席手すり	69	○クロスシート座席には、座席への移動や立ち座り、立位時の姿勢保持に配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。
車椅子用設備間の通路幅	69	◇旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ(トイレが設置される場合に限り)への通路のうち1以上は、有効幅900mm以上を確保することが望ましい。 * : 移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。
	70	参考4-1-42: 車内通路の例

#### ⑦座席番号

座席番号の表示	71	○座席番号は、できるだけ大きく、周囲との輝度コントラストを確保し、明確かつわかりやすい表示とする。
点字表示	71	◇座席の肩口など、通路に面した適切な位置に、座席番号の点字表示並びに文字表示を行うことが望ましい。点字の形状や表記法はJIS T0921にあわせたものとする。
	71	参考4-1-43: 座席番号の大型表示の事例
	71	参考4-1-44: 座席番号を点字表示している事例

・座席の点字は、北陸新幹線など新しい事例に差し替える。

#### ⑧案内表示及び放送(車内)

案内表示装置(LED、液晶等)	72	◎車内には、聴覚障害者等のために、客室仕切扉の客室側上部等の見やすい位置に、次停車駅名等の必要な情報を、文字等の視覚情報により提供する装置を設ける。	◎車内には、聴覚障害者等のために、客室仕切扉の客室側上部等の見やすい位置に、次停車駅名等の必要な情報(行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報を含む)を、文字等の視覚情報により提供する装置を設ける。	※基準検討委員会の結果を反映する。
案内放送装置	72	◎車内には、次停車駅名やその際戸の開閉する側その他の運行に関する情報を音声により提供するための車内放送装置を設ける。	◎車内には、聴覚障害者等のために、客室仕切扉の客室側上部等の見やすい位置に、次停車駅名等の必要な情報(行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報を含む)を、文字等の視覚情報により提供	※基準検討委員会の結果を反映する。
案内表示装置(LED、液晶等)	72	○案内表示装置では、次停車駅名等に加え、次停車駅での乗換情報、次停車駅で開くドアの方向(左側か右側か)を提供する。		
	72	○文字情報は、確認が容易な表示方法とし、次停車駅等の基本情報は、スクロール表示などの場合は2回以上繰り返し表示する。		
	72	○LED、液晶等で文字情報を提供する際には、わかりやすい文言を使用する。		

運行等に関する異常時の情報提供	変更		(赤字)○車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供する。併せて、ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供する。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。(赤字)	※基準検討委員会の検討結果を反映する。
		72	○可能な限り英語表記及びびかな表記も併用する。	
案内放送の方法		72	○ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。(※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)	
		72	○次停車駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅に開くドアの方向(左側か右側か)等の運行に関する情報は、聞き取りやすい音量、音質、速さ、回数等で放送する。	
		72	○次停車駅名等の案内放送は、前停車駅発車直後及び次停車駅到着直前に行く。	
案内表示装置(LED、液晶等)		72	◇大きな文字により見やすいように表示することが望ましい。	
		72	◇路線、列車種別等を色により表示する場合は、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法に配慮することが望ましい。	
		72	◇可能な限りひらがな表記を併用することが望ましい。	
	変更	73	◇相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。	
運行等に関する異常時の情報提供	変更	73	◇車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが望ましい。併せて、ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供することが望ましい。	(赤字)削除(赤字) ※基準検討委員会の検討結果を反映する。
	変更		(赤字)◇車両からの避難が必要となった際に、必要な情報を文字により提供することが出来る可変式情報表示装置を備えることが望ましい。(赤字)	※基準検討委員会の検討結果を反映する。
		73	◇運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合や事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。	
		73	◇相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。	削除 上に移動

		*: 移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。	
	73	参考4-1-45:案内表示(車内)の例	新幹線の写真を示す。

### ⑨車両間転落防止設備

転落防止設備の設置	74	◎旅客列車の車両の連結部(常時連結している部分に限る)は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、プラットホーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。	
音による警告	74	○運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止設備が設置できない場合には、音声による警告を行うことが望ましい。ただし、プラットホーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。	
	74	参考4-1-46:車両間転落防止設備の例	

## 1.3 モノレール・新交通システム

各部位、設備のデザインは、「通勤型(短距離)鉄道・地下鉄」に準ずる。

## 1.4 軌道車両・低床式軌道車両

### (1) 軌道車両(路面電車)

各部位、設備のデザインは、「通勤型(短距離)鉄道・地下鉄」及び「都市内路線バス」に準ずる。

### (2) 低床式軌道車両

	P	記	旧(現行)	新	検討事項
	76		参考4-1-47:低床式軌道車両の姿図(例)		

	P	記	旧(現行)	新	検討事項
--	---	---	-------	---	------

### ①車内通路、車椅子スペース、トイレ

	77		※以下に記載の無い項目は、通勤型(短距離)鉄道・地下鉄、都市内路線バスに準ずる。		
乗降口の幅	77		◎1列車に1以上の旅客用乗降口は、有効幅を800mm以上とする。		

車椅子スペースの設置数	変更	77	◎客室には1列車に少なくとも1カ所以上車椅子スペースを設ける。	(赤字)◎客室には1列車に2以上の車椅子スペースを設ける。ただし、3両編成以下の車両については1以上とすることができる。(赤字)	※基準検討委員会の結果を反映する。
-------------	----	----	---------------------------------	--	-------------------



車椅子スペース広さ	変更	77	<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>(赤字)◎車椅子スペースの長さは1,300mm以上とする。ただし、車椅子使用者が同じ向き状態で利用する車椅子スペースを2列以上縦列して設ける場合にあつては、2台目以降の車椅子スペースの長さは1,100mm以上とすることができる。</p> <p>◎車椅子スペースの幅は、750mm以上であることとする。(赤字)</p>	※基準検討委員会の結果を反映する。
車椅子スペースの表示		77	◎車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内及び車外に掲出する。	
手すり		77	◎通路及び客室内には、手すりを設置する。	
トイレの設置		77	◎客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での利用が可能なトイレを設ける。この場合、通勤型鉄道のトイレに関するガイドライン及び姿図・寸法等に準ずるものとする。	
車椅子用設備間の通路幅		77	◎旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ(トイレが設置される場合に限る)への通路のうち1以上は、幅800mm以上を確保する。	
乗降口の幅		77	○1列車に1以上の旅客用乗降口は、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。	
車内スロープ		77	○乗降口の床面から客室の主要部分(車椅子スペース)までの通路の床面は平らであること。	
		77	○構造上の理由により、上記箇所の通路の床面にスロープを設ける場合は、勾配は5度(約9%・約1/12)以下とする。	
手すり		77	○車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。	
多機能トイレの設置		77	○客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設ける。	
車内スロープ		78	◇車椅子により通行が想定される全ての床面は、平らであることが望ましい。	
		78	◇構造上の理由により、上記箇所の通路の床面にスロープを設ける場合は、勾配は5度(約9%・約1/12)以下とする。	
通路幅		78	◇車椅子により通行が想定される全ての通路は、幅900mm以上(狭軌を採用する場合等構造上困難な場合は可能な限り広い幅)を確保することが望ましい。	
車椅子スペース		78	◇車椅子スペースは、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の円滑な乗車に配慮し、2以上の車椅子が乗車可能であることが望ましい。	
		78	参考4-1-48: 車椅子スペースの事例	参考4-1-48 車椅子マークおよびベビーカーマークに変更
		78	参考4-1-49: 富山ライトレールの外観	

79	参考4-1-50:段・隙間の小さい昇降口及び勾配の少ないスロープの事例 参考4-1-51:車内スロープの事例 参考4-1-52:車内空間の事例	
80	参考4-1-53:運賃箱・ICカードリーダーの事例	
80	参考4-1-54:運行情報を示す液晶表示装置の事例	新しい2画面タイプのものであれば差し替え

## 1.5 その他の鉄道

各部位、設備のデザインは、「通勤型(短距離)鉄道・地下鉄」に準ずる。

### (コラム6) 鋼索鉄道(ケーブルカー)におけるバリアフリー化

81	・鋼索鉄道(ケーブルカー)は、主に山麓から山頂までを移動するための交通手段として敷設されており、走行する斜面に合わせて車内の通路や乗降場が階段状になっていることが特徴である。こういった特殊性があるものの、車椅子使用者が乗降できるように乗降口の幅を確保して車椅子での乗車を可能にする等、できるだけ障害当事者に配慮した移動等円滑化を図っている事例がある。	
81	参考4-1-55:車椅子使用者に配慮したケーブルカーの事例	

### (コラム7) BRT(Bus Rapid Transit)

81	・BRTは、専用の走行空間を有して大量輸送かつ定時輸送を行う輸送システムである。車両はバス車両と同等の車両を用いることが多い。	
81	・ブラジルのクリチバやイギリス・アメリカなどで導入事例があり、国内でも一部区間で専用の走行空間を有したバス運行システムが実現している。	
81	・BRTの車両として低床式軌道車両に準ずる車両を用いる場合は、「1鉄軌道」の「1.4軌道車両・低床式軌道車両」を参照のこと。バス車両に準ずる車両を用いる場合は、「2バス」の「2.1都市内路線バス」を参照のこと。	

## 2 バス

### 2.1 都市内路線バス

	P 記	新	検討事項
○前文			
82		<p>平成17年に制定された交通バリアフリー法により、路線バスには新たに事業の用に供する場合において、車椅子スペースを設けることや床面の地上面からの高さを65cm以下とすること等が義務付けられた。ノンステップバスは、本格的に登場してから約20年が経過し、平成15年3月には次世代普及型と称して標準仕様が発定される等、機能向上とコストダウンが図られてきた。直近では平成27年に2015年版の新しい標準仕様(いわゆる15認定)が定められ、低床部分の拡大、車椅子固定装置の改善、反転式スロープの採用、ベビーカー等も利用しやすいフリースペースの設定、優先席の改善等が進められている。</p> <p>平成32年度末までのノンステップバスの整備率は、目標値約70%に対して、平成28年度末の実績は53.3%となっている。大都市部では導入率100%の事業者がある一方で、地方では導入がなかなか進まない状況も見られる。</p> <p>すでに、平成23年度の国土交通省による「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発検討会」では、多少の数値的緩和を許容してノンステップバスでもワンステップバス並みの走破性を確保した上で、ノンステップバスに一本化することが望ましいと判断され、中期目標の車両イメージがとりまとめられた。これに対応して、平成28年にはこの中期対応の車型が発売され、そのメーカーではノンステップバスへの一本化がなされた。しかしながら、地方部では新車導入が進まず、都市部で使用した車両を中古購入しているのが実情であり、都市部での車両使用年数も伸びていることから、バリアフリー化が極めて遅れている現状がある。また、長期的には、フルフラットタイプなどの開発・導入も期待されているが、欧州型の車両では日本の使い方にマッチしないという事業者の声もあり、日本のニーズに応じた仕様の検討も必要と考えられる。</p> <p>一方で、地方の過疎地域では、バス路線の廃止に伴い乗合タクシー等への転換も進んできている。前回のガイドライン改定時にも指摘したが、車両のダウンサイジングが顕著な中、定員10～20人程度の車椅子での乗降にも対応した乗合仕様の低床車両が求められているものの、現状では適切な車両が存在していない。引き続きこのような車両開発への取り組みが求められる。</p> <p>また、乗降時の安全性や利用しやすさの向上を図るためには、車両のバリアフリー化のみならず、停留所のバリアフリー化も進める必要があり、幅員の確保、上屋の設置等、道路管理者、バス事業者等の関係者間での協議、連携を図り、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」等を踏まえた上で環境設備を行っていく必要がある。さらにバス停での正着性を高めるためには違法駐車排除なども必要で、総合的な対策が求められる。</p> <p>最後に、車両や停留所のハード面の取り組みに加え、乗務員による車椅子使用者の乗降や車椅子の固定のための設備の使用法の習熟、その他の高齢者、障害者等への適切な対応のため、接遇研修のさらなる充実が必要である。</p>	・現状に合わせて前文を修正。
83	参考4-2-1:大型ノンステップバスの平面図 参考4-2-2:中型ノンステップバスの平面図 参考4-2-3:小型ノンステップバスの平面図		・参考4-2-2(中型ノンステップバス)は、優先席が前向き設置の事例があるか確認。

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
①乗降口				
踏み段の識別	84	◎乗降口の踏み段(ステップ)の端部は周囲の部分及び路面と輝度コントラスト*が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものとする。		
乗降口の幅	84	◎1以上の乗降口の有効幅は800mm以上とする。		
床の表面	84	◎床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。		

乗降口の高さ	84	○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。		
	84	○傾斜は極力少なくする。		
踏み段の識別	84	○乗降口に照射灯などの足下照明を設置し、踏み段の夜間の視認性を向上させる。		
乗降口の幅	84	○車椅子使用者による乗降を考慮し、1以上の乗降口の有効幅は900mm以上とする。(小型は800mm以上)		
	変更 84	○大量乗降を想定する車両の場合には、1以上の乗降口の有効幅は1,000mm以上とする。	○大量乗降を想定する車両の場合には、 <b>少なくとも二つの</b> 乗降口の有効幅は1,000mm以上とする。	・NSバス標準仕様の15認定に対応するため。
ドア開閉の音響案内	84	○視覚障害者等の安全のために、運転席から離れた乗降口には、ドアの開閉動作開始ブザーを設置する。		
手すりの設置	85	○乗降口の両側(小型では片側)に握りやすかつ姿勢保持しやすい手すりを設置する。		
	85	○手すりの出っ張り等により、乗降口の有効幅を支障しないよう配慮して設置する。		
	85	○乗降口に設置する手すりの径は25mm程度とする。		
	85	○手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。		
乗降口の幅	85	◇全ての乗降口から車椅子使用者等が乗降できるよう、全ての乗降口の有効幅を900mm以上とすることが望ましい。		
乗降口の高さ	85	◇乗降時における乗降口の踏み段(ステップ)高さは200mm以下とすることが望ましい。		
	85	◇傾斜は排除することが望ましい。		
手すりの設置	85	◇乗降時に車体の外側に張り出す手すりが望ましい。		
		* : 移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。		
	変更 85~111	参考4-2-4~参考4-2-7	参考4-2-4~参考4-2-7 ・NSバス標準仕様の15認定に対応した図、写真、事例に差し替え	・NSバス標準仕様の15認定に対応するため。
				・バスが縁石に正着せず、車道に降りざるを得なかった際の、歩道に上がる傾斜路設置が必要。

## ②スロープ板

スロープ板の設置	87	◎車椅子使用者等を乗降させる乗降口のうち1以上には、車椅子使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板等を設置する。	
容易に乗降できるスロープ	87	◎車椅子使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板の幅は720mm以上とする。	
	87	◎スロープ板の一端を地上高150mmのバスペイに乗せた状態における、スロープ板の角度は14度以下とする。	
変更	87	◎スロープ板は、容易に取り出せる場所に格納する。	◎スロープ板は、容易に <b>使用できる場所に設置又は格納する。</b> ・NS/バス標準仕様の15認定に対応するため。
容易に乗降できるスロープ	87	○車椅子使用者等を乗降させるためのスロープ板の幅は800mm以上とする。	
	87	○地上高150mmのバスペイより車椅子使用者等を乗降させる際のスロープ板の角度は7度(約12%勾配・約1/8)以下とし、スロープ板の長さは1,050mm以下とする。	
	87	○耐荷重については、電動車椅子本体(80~100kg)、車椅子使用者本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とする。	
	87	○スロープ板は、使用時にはフック等で車体に固定できる構造とする。	
		○車椅子の脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。	
	87	○スロープ板の表面は滑りにくい材質又は仕上げとする。	
容易に乗降できるスロープ	87	◇車椅子使用者等を乗降させる際のスロープ板の角度は5度(約9%勾配・約1/12)以下とすることが望ましい。また、自動スロープ板、バス停側の改良等により、さらに乗降しやすい方法を採用することが望ましい。	
変更	87	◇乗務員の混乱防止、スロープ板の出し入れの迅速化のため、反転式スロープ板等の取り扱いが簡易なスロープ板の採用が望ましい。	○乗務員の混乱防止、スロープ板の出し入れの迅速化のため、反転式スロープ板等の取り扱いが簡易なスロープ板を採用する。 ・NS/バス標準仕様の15認定に対応するため、◇→○とする ・反転式スロープ、可搬式スロープ、引出式スロープの事例を紹介する。

## ③床

床の表面	89	◎床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。	
------	----	----------------------------	--

## ④車椅子スペース

車椅子スペースの確保	90	◎バスには車椅子スペースを1以上確保する。	
	90	◎車椅子スペースには、車椅子使用者が利用する際に支障となる段は設けない。	
手すりの設置	90	◎車椅子スペースには、車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。	
車椅子固定装置	90	◎車椅子スペースには、車椅子固定装置を備える。	
車椅子スペースに設置する座席	90	◎車椅子スペースに座席を設置する場合には、その座席は容易に折り畳むことができる構造とする。	

降車ボタン	90	◎車椅子スペースには、車椅子使用者が容易に使用できる押しボタンを設置する。	
車椅子スペースの表示	91	◎乗降口(車外)に、車椅子マークステッカーを貼り、車椅子による乗車が可能であることを明示する。	
	91	◎車椅子スペースの付近(車内)にも、車椅子マークステッカーを貼り、車椅子スペースであることが容易に分かるとともに、一般乗客の協力が得られやすいようにする。	
車椅子スペースの2脚分確保	91	○バスには2脚分以上の車椅子スペースを確保する。	
	91	○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。	
車椅子スペースの設置位置	91	○車椅子使用者がバスを利用しやすい位置に車椅子スペースを設置する。	
	91	○乗降口から3,000mm以内に設置する。	
車椅子スペースの広さ	91	○車椅子スペースは、車椅子が取り回しできる広さとする。	
	91	○車椅子を固定する場合のスペースは(長さ)1,300mm以上×(幅)750mm以上×(高さ)1,300mm以上とする。ただし2脚の車椅子を前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは1,100mm以上で良い。	
	91	○後向きに車椅子を固定する場合には、車椅子スペース以外に車椅子の回転スペースを確保する。	
車椅子固定装置	変更	91	○車椅子固定装置は、短時間で確実に車椅子が固定できる構造とする。 ○車椅子固定装置は、短時間で確実に <b>様々なタイプ</b> の車椅子が固定できる <b>巻き取り式等</b> の構造とする。 ・NS/バス標準仕様の15認定に対応するため。 ※併せて参考4-2-9車椅子スペース、車椅子固定装置の事例の差し替え。参考4-2-14と統合化
	変更	91	○前向きの場合には、3点ベルトにより車椅子を床に固定する。また、固定装置付属の人ベルトを装着する。 ○後ろ向きの場合には背もたれ板を設置し、横ベルトで車椅子を固定する。また、姿勢保持ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。 ○前向きの場合には、3点ベルトにより車椅子を床 <b>又は車体</b> に固定する。 <b>車椅子使用者のベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。</b> ・NS/バス標準仕様の15認定に対応するため。
降車ボタン	91	○押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとする。	
乗務員の接遇、介助	91	○車椅子の固定、解除、人ベルトの着脱は、乗務員の適切な接遇・介助によって行う。	

車椅子スペースの数	91	◇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。	削除	・車椅子スペース数はすでに○印で言及されており、当該項目の具体性がないため削除する。	
車椅子固定装置	変更	91	◇一層の車椅子固定の迅速化を図るため、前向きの場合には巻取り式のような装置を用いることが望ましい。また、腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されることが望ましい。	◇腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されることが望ましい。	・前半部分はNSバス標準仕様の15認定で対応しているため、削除。腰ベルトのみの記述として◇印で記載。
手すりの設置	91	91	◇方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一が望ましい。		
車椅子スペースの使用表示	91	91	◇安全ベルトに代わり得る手すり(安全バー等)の開発が望ましい。		
車椅子スペースの使用表示	91	91	◇車椅子スペースの使用の有無、車椅子使用者からの降車合図は運転席に表示されることが望ましい。		
車椅子スペースに設置する座席	91	91	◇車椅子使用者が利用しやすいように、車椅子スペースに座席を設置する場合には、その座席は常時跳ね上げ可能な構造とすることが望ましい。		
車椅子スペースの表示	91	91	◇車椅子マークと併せてベビーカーも利用可能であることを表示することが望ましい。		
<b>(コラム8)フリースペースの設置について</b>					
変更	94	94	・国土交通省ではフリースペースの設置のあり方について、モックアップの作成を行った。	削除	・NSバス標準仕様の15認定の内容に含まれるため。
<b>(コラム9)車椅子固定装置について</b>					
変更	94	94	・日本自動車工業会バス分科会で都市内路線バス車両の検討・試作を実施し、車椅子固定装置も検討。	削除	・NSバス標準仕様の15認定の内容に含まれるため。
フリースペース	変更	新規	<p><u>○フリースペースを設ける場合には、ベビーカーを折りたたまず乗車できるフリースペースを設けることができる。この場合において車椅子スペースと共用とすることができる。</u></p> <p><u>○フリースペースに備える座席は、常時跳ね上げ可能な座席とする。</u></p> <p><u>○フリースペースにはベビーカーを固定するベルトを用意する。</u></p> <p><u>○フリースペースにはベビーカーを折りたたまず使用できることを示すピクトグラムを貼付する。(ストラップの使用法、車椅子乗車の際の優先も記載する。)</u></p>		・NSバス標準仕様の15認定に対応し、フリースペースについて○(標準的な整備内容)を新たに設定する。
<b>⑤低床部通路</b>					
低床部通路の幅	95	95	◎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。		
低床部通路の幅	95	95	○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。		

	変更	95	○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。	○低床部の座席配列が左右それぞれ1列のもの(いわゆる都市型バス)にあつては前輪等による車内への干渉部から後方の低床部の全ての通路幅を800mm以上とする。(ただし、都市型以外の座席配列のもの(いわゆる郊外型)及び全幅が2.3m級以下のバスであつて、構造上、基準を満たすことが困難なものについてはやむを得ない。)	・NSバス標準仕様の15認定に対応するため。
低床部通路の幅		95	◇低床部分には段やスロープを設けないことが望ましい。		
		95	◇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。	削除	・通路幅に関する項目に含まれているため。
<b>⑥後部の段</b>					
安全への配慮		96	○段の端部は周囲の床と輝度コントラスト*が大きいことにより明確に識別する。		
		96	○低床部と高床部の間の通路に段を設ける場合には、その高さは1段あたり200mm以下とする。		
		96	○低床部と高床部の間の通路にスロープを設ける場合には、その角度は5度(約9%勾配)以下とする。ただし、後部座席の床と通路の間に段を設けない場合にあつては、低床部と高床部の間の通路に設ける段の高さとスロープの角度の関係は、下図の範囲にあればよい。		
		96	○スロープと階段の間には300mm程度の水平部分を設ける。		
		96	○段差部には手すりをつける。		
安全への配慮		96	◇段の上の立席乗客の安全に配慮し、一層の段の高さ、傾斜の減少が望ましい。		
			* : 移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。		
<b>⑦手すり</b>					
手すりの間隔		98	◎車椅子スペースには、車椅子使用者が円滑に利用できる手すりを配置する。		
		98	◎通路には、縦手すりを座席3列(横向きの場合は3席)ごとに1以上配置する。		
手すりの間隔		98	○高齢者、障害者などの伝い歩きを考慮した手すりなどを設置する。		



変更	98	○縦手すりは、座席2列(横向き座席の場合は2席、車椅子スペースの横向き座席が3人掛け跳ね上げ式シート部は3席に1本)ごとに1本配置する。	○縦握り棒は低床部にあっては座席1列(横向き座席の場合は2席、車椅子スペースに備える前向き跳ね上げ座席にあっては2席、3人掛け横向き跳ね上げ座席にあっては3席に1本)ごとに通路に面した左右両方に1本配置し、高床部にあっては座席1列ごとに通路に面した左右いずれかに1本配置する。(ただし、非常口付近の脱出の妨げとならないように、取り外し又は折りたたむことができる構造の座席についてはこの限りでない。)	・NS/バス標準仕様の15認定に対応するため。 ※併せて、「縦手すり」→「縦握り棒」とする。 ・事例写真は対応済み(4-2-19)
	98	○車椅子スペースについては、吊り手などを併用する。		
	98	○タイヤハウスから優先席周辺まで高さ800mm程度の位置に水平手すりを設置する。		
手すりの素材	98	○手すりは、乗客が握り易い形状とする。		
	98	○手すりの径は30mm程度とする。		
	98	○手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。(色については「室内色彩」の項目にて記載)		
手すりの間隔	98	◇車椅子スペースを除く通路には握り棒を座席1列ごとに配置することが望ましい。		
	98	◇車椅子スペースには天井握り棒や吊り革を設置することが望ましい。		

## ⑧室内色彩

高齢者や色覚異常者に配慮	100	○座席、手すり、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障害者にもわかりやすい配色とする。		
	100	○高齢者および色覚異常者でも見えるよう、手すり、押しボタンなど、明示させたい部分には朱色または黄赤を用いる。		
	100	○天井、床、壁面など、これらの背景となる部分は、座席、手すり、通路及び注意箇所などに対して十分な明度差をつける。		
高齢者や色覚異常者に配慮	100	◇眩しさを与える色、材質の使用を控えることが望ましい。		

## ⑨座席

座りやすい座席	103	○床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。		
床面から座面までの高さ	103	○400～430mm程度。		
シートの横幅	103	○1人掛け:450mm±10mm		
	103	○2人掛け:810mm±10mm		
座面の奥行き	103	○410mm程度±10mm		
手すり	103	○手すりは、握りやすく、立ち座りしやすいものとする。(「手すり」の項目に掲載)		
シートの横幅	103	◇2人掛けのシートの横幅は900mmが望ましい。		

## ⑩優先席

乗降口近くに配置	変更	103	○優先席は乗降口に近い位置に3席以上(中型では2席以上、小型では1席以上)設置する。	○優先席は乗降口に近い位置に3席以上(中型バスでは2席以上、小型バスでは1席以上)を <b>原則として前向き</b> に設置する。 ・NSバス標準仕様の15認定に対応するため。
立ち座りのしやすさを向上		103	○優先席は対象乗客が安全に着座でき、かつ立ち座りに配慮した構造とする。	
		103	○乗客の入れ替わりが頻繁な路線では、優先席は少し高め(400~430mm)の座面とする。	
シートの色優先席の表示		103	○優先席は、①座席シートを他の座席シートと異なった配色とする、②優先席の背後の窓に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に分かるとともに、一般の乗客の協力が得られやすいようにする。(室内色彩」の項目を参照のこと)	
操作しやすい降車ボタン		103	○優先席には、乗客が利用しやすい位置にわかりやすい降車ボタンを設置する。	
		103	○降車ボタンは手の不自由な人等でも使用できるものとする。	
		103	○乗客が体を大きく捻ったり、曲げたりするような位置への降車ボタンの配置は避ける。	
立ち座りのしやすさを向上		103	◇優先席は原則として前向きとすることが望ましい。 <b>削除</b>	・標準的な内容で対応するため削除。

## ⑪降車ボタン

降車ボタン		104	◎車椅子スペースには、車椅子使用者が容易に使用できる位置に、旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーの押しボタン等を設置する。	
降車ボタン		104	○ブザーの押しボタン等は、手の不自由な乗客でも使用できるものとする。	
位置の統一		104	○降車ボタンは、わかりやすく押し間違えにくい位置に設置する。	
		104	○視覚障害者に配慮し、降車ボタンの高さを統一する。ただし、優先席及び車椅子スペースに設置する降車ボタンはこの限りではない。(ガイドラインの内容を満たす限りにおいて、座席の背もたれや肘掛けに降車ボタンを追加することを妨げるものではない。)	
高さ		104	○縦手すりに配置する降車ボタンは、床面より1,400mmの高さとする。	
		104	○座席付近の壁面に配置する押しボタンは、床面より1,200mmの高さとする。	
形状		104	○降車ボタンは、停車確認ランプと一体型とする。	

	104	○高齢者及び肢体不自由者な人等のために、車椅子用スペースの近くの低めの位置等に、タッチ部分の大きい降車ボタンを設置する。	
<b>⑩運賃箱・整理券発行機</b>			
わかりやすく使いやすく	106	○運賃箱には、釣り銭が自動で出るのが、事前に両替が必要かの案内を表示する。	
	106	○カードリーダーの位置はわかりやすく示す。	
	106	○運賃箱は、乗客に利用し易い形状とし、乗客の通行に影響を与えない位置に設置する。	
	106	○釣り銭受け皿等、低い位置に設置する場合は床から600mm以上の位置に設置する。	
	106	○運賃箱は、投入口、釣り銭受け皿、両替機、カード挿入口等がわかりやすい案内表示をつけるとともに、縁取りなどにより識別しやすいものとする。	
	106	○料金表示は、大きな文字により、背景色との輝度コントラストを確保したわかりやすい表示とする。	
整理券発行機の音声案内、設置位置	106	○視覚障害者が整理券を取りやすいように、行先案内を含む整理券発行機の音声による案内は、発券口付近から行う。	
	106	○整理券発行機は、乗降に支障のない位置に設置する。	
わかりやすく使いやすく	106	◇運賃の收受方法の整理、統一化等を検討し、さらに使いやすく形状や配置が統一化されたコンパクトな運賃箱・カードリーダー・整理券発行機を開発し採用することが望ましい。また、これらの設置位置も統一するとともに、障害者等の通行に支障のないよう運賃箱・整理券発行機周辺の通路の幅を十分に確保することが望ましい。	
<b>⑪車内表記</b>			
わかりやすい表記	107	○車内表記は、わかりやすい表記とする。	
	107	○車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とする。	
	107	○ピクトグラム及びその大きさは参考4-2-23を参照する。	
	107	○認知度の低いピクトグラムについては、最小限の文字表記を併用する。	
わかりやすい表記	107	◇文字表記には英語やひらがなを併記することが望ましい。	
変更	107	参考4-2-23:推奨するピクトグラム及び寸法	・NSバス標準仕様の15認定に合わせて変更があれば修正。ベビーカーマーク、優先設備マークの追加。

#### ⑭車内表示

文字による次停留所案内	108	◎乗客が次停留所名等を容易に確認できるよう次停留所名表示装置を車内の見やすい位置に設置にする。	
文字による次停留所案内	108	○表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。	
	108	○次停留所名は、可能なかぎり前部以外の場所にも表示する。	
	108	○ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。(※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)	
文字による次停留所案内	108	◇乗客が次停留所名等を車内のどの場所からも確認できるようにすることが望ましい。	・車両中間部の表示装置設置例を紹介する。
経路、行先等表示装置	108	◇経路、停留所名、行先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。	
緊急時の情報提供 運行等に関する異常時の 情報提供について	108	◇聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できるように配慮し、緊急時の情報を文字により提供する。また、緊急情報内容のうち定型化可能なものは表示メニューを用意することが望ましい。	
	109	参考4-2-24、4-2-25	・統合して大型1画面タイプも追加。
		*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。	

#### ⑮車外表示

文字による行き先表示	110	◎行き先が車外から容易に確認できるように、車両の前面、左側面、後面に表示する。	
変更	110	○行き先に加え、経路、系統、車椅子マーク等においても、車外から容易に確認できるようにする。	○行き先に加え、経路、系統、車椅子マーク、 <b>ペーパーカーマーク</b> 等においても、車外から容易に確認できるようにする。 ・NSバス標準仕様の15認定に対応するため。
	110	○寸法は 300mm以上 × 1,400mm以上(前方)、400mm以上 × 700mm以上(側方)、200mm以上 × 900mm以上(後方)(ただし、2m幅の車両の場合は 125mm以上 × 900mm以上(前方および後方)、180mm以上 × 500mm以上(側方))とする。	
	110	○表示機は、直射日光のもとでも夜間でも視認可能なものとする。	
	110	○大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。	

	110	○ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。(※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)
ノンステップバスであることの表示	110	○ノンステップバスであることを車両の前面、左側面、後面からわかるよう表示する。
		*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。
<b>⑩車内放送</b>		
次停留所等の案内放送	112	◎車内には、次停留所、乗換案内等の運行に関する情報を音声により提供するための放送装置を設け
次停留所等の案内放送	112	○車内放送により次停留所、乗換案内などを優先的に行い、その際には聞き取りやすい音量、音質、速さで行う。
	112	○降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声が流れるようにする。
	112	○次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行う。
	112	○基本的な運行案内と案内以外の広告等の内容が区別して分かるよう配慮する。
<b>⑪車外放送</b>		
行き先、経路等の案内放送	112	◎行き先、経路、系統等の案内を行うための車外用放送装置を設ける。
行き先、経路等の案内放送	112	○車外の利用者とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。
	112	○視覚障害者の乗降に配慮し、ノンステップバスである旨、前乗り、中乗り、後乗りの別を音声で案内する。
	112	○バス車体規格集等に準じ、車外スピーカー、インターホンマイクの取り付け位置を統一する。
<b>⑫コミュニケーション設備</b>		
聴覚障害者用コミュニケーション設備	113	◎バス車両内には、筆談用具など聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。
	113	◎この場合においては、当該設備を保有している旨を車両内に表示し、聴覚障害者がコミュニケーションを図りたい場合において、この表示を指差しすることにより意思疎通が図れるように配慮する。
聴覚障害者用コミュニケーション設備	113	○筆談用具がある旨の表示については、乗務員席付近であって、乗務員及び乗客から見やすく、かつ乗客から手の届く位置に表示する。○筆談用具などの対応がある旨の表示については、乗務員席付近であって、乗務員及び乗客から見やすく、かつ乗客から手の届く位置に表示する。

コミュニケーション支援ボード	変更	113	◇言葉(文字と話し言葉)による人とのコミュニケーションが困難な障害者・外国人等に配慮し、JIS T0103で規定されたコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーション支援ボードを準備することが望ましい。	○言葉(文字と話し言葉)による人とのコミュニケーションが困難な障害者・外国人等に配慮し、JIS T0103で規定されたコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーション支援ボードを準備する。	・電車、バス、タクシー車内で意思疎通の手段があるか事例収集し示す。
		113	注: 知的障害者・発達障害者・精神障害者、また日本語のわからない外国人など、利用者の中には文字や話し言葉での意思疎通が難しい人が含まれる。また、利用者のその時の体調等にも影響され、うまく発話できないなどの状況も考えられることから、コミュニケーション手段を複数用意しておくことは有効である。		
<b>車内安全確認設備</b>	変更	新規		○運転者から車内の大部分が確認できるミラー、モニター等を設置する。 ○ミラー、モニター等は運転者席から容易に確認できる位置に設置する。	・NSバス標準仕様の15認定に対応するため。  ・車いす(標準仕様)／車椅子(ガイドライン)を統一するか確認。  ・参考4-2-8 コミュニティバス車両更新(新しいボンチョ)にともない、写真差し替え。
		114 ～ 116	参考4-2-28～参考4-2-31		

## 2.2 都市間路線バス(高速・リムジンバス空港アクセスバス等)

P 記

旧(現行)

新

検討事項

○前文

- 117 バリアフリー法では、路線バスのバリアフリー化を義務付けているが、その構造や運行の様態により対応困難な事由があるものについては、移動等円滑化基準の適用除外を認めている。このうち、都市間路線バス(高速バス、空港アクセスバス等)については、一般には旅客の手荷物を収納する荷物室等が設けられた床の高いタイプの車両(高床車)が用いられていることから、床高さに係る基準(65cm以下)を満たせず、適用除外車両という位置づけになっている。
- 一方で、先進国ではこのようなバスについても乗降用リフトの設置等によりバリアフリー化するのが一般的になりつつあり、例えば、2012年にロンドンオリンピック・パラリンピックを開催したイギリスでは、都市間を運行するいわゆるコーチ車両について、法律で2020年までのリフト設置が義務付けられ、事業者の中には100%リフト化を五輪の会期までに前倒しで達成したところもある。(しかしながら、既存停留所の半数程度がバリアフリー化されておらず、道路側の環境整備が課題と言われている。)
- 車椅子使用者は以前から都市間路線バスのバリアフリー化を強く求めており、これまでも国土交通省の「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の検討会」において、空港等アクセスバスへの乗降用リフト設置に関して議論し、課題の抽出と解決の方向性について検討してきた経緯がある。
- また、平成23年に改定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、適用除外認定車両についても約25%を目標に平成32年までにバリアフリー化を進めることになっている。この目標は都市間路線バスだけでなく、小型バスなども含む適用除外認定車両すべての目標ではあるが、オリンピック・パラリンピックを控えた日本では、訪日客の利用も想定し、空港からの都市間路線バスについても早期にバリアフリー化を進めていくことが求められている。
- 平成29年度時点では、高床車で乗降用リフトを装備したバスは、貸切バスとして一部で導入がなされているものの、路線バスとしての導入は、国土交通省主導の社会実験として3両のリフト付き車両が運行されているのみであり、現在各事業者で車両数や運行路線の拡大の取り組みの検討が進められているところである。運用面においては、定時性の確保、乗車定員・荷物室の減少、車椅子使用者の固定などの安全確保、停車スペースや停留所における停車可能時間の制約、車両価格の上昇などの諸課題が存在するが、今後は空港アクセス路線を中心に、都市間路線バスのバリアフリー化を標準的なレベルに押し上げるため、関係者を牽げた取り組みが求められている。
- 未定稿

①乗降口

○都市間路線バス(高速・リムジンバス空港アクセスバス等)の導入促進に向けた考え方

都市間路線バスのバリアフリー化の推進について

前述の通り、2020年に東京オリンピック・パラリンピック大会を控え、また、そのレガシーである共生社会の実現に向け、都市間路線バス、とりわけ空港アクセスバスのバリアフリー化は急務であるが、現時点ではリフト付きバスの導入は進んでいない状況である。一方、荷物室を従来より確保できる新型リフト付きバスの発売や、乗降時間が通常のバスと同じスロープ付ダブルデッキの導入といった前述の課題に対応する動きも見られる。こうした状況を踏まえ、課題が相対的に小さく、かつ利用者ニーズの高い空港と都心部を結ぶ直行路線においては、これらのリフト付きバス等のバリアフリー車両を導入するほか、人的支援の実施等のソフト対策を含めたバリアフリー化を優先的に推進していくべきである。

・都市間路線バス(高速バス・空港アクセスバス等)の考え方を加える。(未定稿)

①乗降口

踏み段(ステップ)の識別	119	◎乗降口の踏み段(ステップ)端部の全体がその周囲の部分及び路面と輝度コントラスト*が大きいことにより、踏み段を容易に識別できるものとする。
乗降口の幅	119	○1以上の乗降口の有効幅は、800mm以上とする。
踏み段(ステップ)の識別	119	○高齢者等が乗降しやすいように、一段目の踏み段(ステップ)が高い場合には、車高を下げる等、乗降時の段差を解消する。
	119	○踏み段(ステップ)各段の段差は等間隔とする。
	119	○踏み段(ステップ)の奥行きは、300mm以上とする。
踏み段(ステップ)の材質	119	○踏み段(ステップ)には滑りにくい素材を使用する。
乗降用手すり	119	○乗降口には、乗降用の手すりを乗降口両側に設置する。
足下照明灯	119	○また、夜間でも足下の踏み段(ステップ)が見やすいように、足下照明灯(フットライト)を設置する。
乗降口の幅	119	◇乗降口の有効幅は、十分な幅(900mm以上)を確保することが望ましい。 * : 移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。
	119	参考4-2-32:乗降口の例

・「リムジンバス」の呼称を「空港アクセスバス等」とする。



②座席		
座席の仕様	120	○高齢者や障害者が座りやすいように、通路側のひじ掛けがはね上がる等の仕様の座席を設け、その機能が容易にわかるように表示する。
	120	○床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。
座席番号	120	○ロービジョン者に配慮し、できるだけ大きく、また、周囲とのコントラストを確保した色で表示する。
座席番号の点字表示	120	○座席の通路側の肩口の端には、視覚障害者が利用しやすいようにJIS T0921に基づいた座席番号識別のための点字シール等を貼付する。
	120	参考4-2-33:座席(3列シート)の例

③乗降用リフト等		
乗降用リフトの設置	121	<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(ストツバ)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>
スロープ板の設置	121	○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。
乗降用リフトの設置	121	<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。(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>

・参考について、日本における開発事例に差し替える。

スロープ板の設置	121	◇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。	
	122	参考4-2-34:乗降用リフトの例	
	123	参考4-2-35:都市間バスに設置された乗降用リフトの事例	・統合して国産のリフト車の写真に変更。 ・乗降用リフトの姿図 後部リフト→中央部リフトに修正。 ・写真も国内事例の実車に変更。
	123	参考4-2-36:ヨーロッパで開発されている前扉部乗降用リフト対応バス車両	削除
	124	参考4-2-37:荷室スペースの占有を小さくした新しいタイプのリフト設置事例	削除

#### ④車椅子スペース

車椅子スペースの設置位置	125	◇車椅子スペースは、乗降しやすい位置(乗降用リフトの近く)に設けることが望ましい。	
車椅子スペースの広さ	125	◇車椅子スペースの広さは、長さ1,500mm以上、幅800mm以上、高さ1,500mm以上とすることが望ましい。	
	125	◇車椅子スペースは、車椅子が取り回しできる広さとすることが望ましい。	
車椅子固定装置の設置	125	◇車椅子スペースには、車椅子固定装置(4点式固定ベルト、ラチェット、クランプ、ひじ掛け止めのベルト等)及び車椅子用人ベルトを設置して、安全に配慮することが望ましい。	
人ベルト	125	◇車椅子使用者自身の安全を確保するため、安全ベルト(2点式、又は3点式)を着用することが望ましい。	
手すり	125	◇車椅子使用者がバス乗車中に利用できる手すりを設置することが望ましい。	
シートへの移乗	125	◇長時間の乗車となる際には、車椅子からシートに移乗してもらうことが望ましい。	

	125	◇シートへ移乗しやすいスペースが確保され、座席はひじ掛けはね上げ式等であることが望ましい。
乗務員の接遇、介助	125	◇車椅子の固定、開放は、乗務員が行うことが望ましい。◇車椅子の固定、 <del>解除</del> は、乗務員が行うことが望ましい。・文字修正。
<b>⑤トイレ</b>		
トイレの設置	126	○慢性的疾患のため利尿性のある薬を服用する者等もいるので、長時間の乗車となる場合の多い都市間バスにおいては、車内にトイレを設置する。
鍵	126	○容易に施錠できる形式とし、非常時に外から解錠できるようにする。
ドアの仕様	126	○ドアは、軽い力で操作できる仕様とする。
	126	○開き戸の場合は外開きとする(車椅子対応トイレの場合は、引き戸(「車椅子対応トイレ」の「ドアの仕様」の項目を参照)とする)。
	126	○ドア開閉ノブ等の高さは800～850mm程度とする。
手すり	126	○便器周囲の壁面に手すり(高さ650～700mm程度)を設置する。
	126	○手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は30mm程度とする。
床面の仕上げ	126	○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。
便器洗浄ボタン・紙巻器	126	○便器洗浄ボタンは手の届きやすい位置に設置し、操作しやすい方式(押しボタン式等)とする。
	126	○便器洗浄ボタン、紙巻器の形状・色・配置についてはJIS S0026に合わせたものとする。
手洗器	126	○便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、障害者、高齢者等の扱いやすい形状とする(スペースがある場合は、便座の横に設置することが望ましい)。
呼出しボタン緊急通報装置	126	○便房内の呼出しボタン操作部の形状・色・配置についてはJIS S0026に合わせたものとする。
車椅子対応トイレ	126	◇車椅子使用者が利用可能なトイレを設けることが望ましい。
呼出しボタン・非常通報装置	126	◇転倒時でも手の届く範囲にも設置することが望ましい。

トイレ内設備の触知図案内図等	126	◇トイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障害者に示すための触知案内図等が設けられていることが望ましい。
	126	◇触知案内図により表示する場合には表示方法はJIS T0922にあわせたものとし、点字により表示する場合は、表示方法はJIS T0921に合わせるものとする ことが望ましい。
運行計画上の配慮	126	◇車椅子対応トイレを設置しない車両の運行に際しては、高速道路サービスエリア等の公衆トイレを利用できるような運行計画を立てることが望ましい。
	127	参考4-2-38:車椅子対応トイレの例
<b>⑥トランクルーム、車椅子収納スペース</b>		
トランクルーム	127	○トランクルームは、車椅子が収納できるスペースを確保する。(車椅子のJIS最大値は長さ1,200mm、幅700mm。折り畳んだ時の幅は300mm×高さ1,090mm)
車内車椅子収納スペース	127	◇車内の車椅子固定スペース付近に車椅子を折り畳んで収納できるスペースを設けることが望ましい。
<b>⑦床面の仕上げ</b>		
床面の仕上げ	128	◎床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。
<b>⑧車内放送・車内表示</b>		
次停留所等の案内放送	128	◎車内には、次停留所、乗換案内等の運行に関する情報を音声により提供するための放送装置を設ける。
文字による次停留所案内	128	◎乗客が次停留所名等を容易に確認できるよう次停留所名表示装置を車内の見やすい位置に設置する。
次停留所等の案内放送	128	○車内放送により次停留所、乗り換え案内などを優先的に行い、その際には聞き取りやすい音量、音質、速さで行う。
	128	○降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声が流れるようにする。
	128	○次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行う。
文字による次停留所案内	128	○表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。
文字による次停留所案内	128	◇乗客が次停留所名等を車内のどの場所からも確認できるようにすることが望ましい。
経路、行き先等表示装置	128	◇経路、停留所名、行き先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。

緊急時の情報提供 運行等に関する異常時の情 報提供について	128	◇聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できる ことに配慮し、緊急時の情報を文字により提供する。 また、緊急情報内容のうち定型化可能なものは表示 メニューを用意することが望ましい。
<b>⑨コミュニケーション設備</b>		
聴覚障害者用コミュニケーシ ョン設備	129	◎バス車両内には、筆談用具など聴覚障害者が文字 により意思疎通を図るための設備を準備し、聴覚障 害者とのコミュニケーションに配慮する。
	129	◎この場合においては、当該設備を保有している旨を 車両内に表示し、聴覚障害者がコミュニケーションを 図りたい場合において、この表示を指差しすることに より意思疎通を図れるように配慮する。
聴覚障害者用コミュニケーシ ョン設備	129	○筆談用具がある旨の表示については、乗務員席付 近であって、乗務員及び乗客から見やすく、かつ乗客 から手の届く位置に表示する。 ○筆談用具などの対応がある旨の表示については、 乗務員席付近であって、乗務員及び乗客から見やす く、かつ乗客から手の届く位置に表示する。
コミュニケーション支援ボード	変更	◇言葉(文字と話し言葉)による人とのコミュニケー ションが困難な障害者・外国人等に配慮し、JIS T0103で規定されたコミュニケーション支援用絵記号 等によるコミュニケーション支援ボードを準備するこ とが望ましい。 □言葉(文字と話し言葉)による人とのコミュニケー ションが困難な障害者・外国人等に配慮し、JIS T0103で規定されたコミュニケーション支援用絵記号 等によるコミュニケーション支援ボードを準備する。
	129	※1「筆談用具がある旨の表示例」、「JIS T0103「コ ミュニケーション支援用絵記号デザイン原則」」に記載 されている絵記号の例」、「コミュニケーション支援 ボードの例」は、都市内路線バスのコミュニケーション 設備の項(113～116ページ)を参照。
	129	※2知的障害者・発達障害者・精神障害者、また日本 語のわからない外国人など、利用者の中には文字や 話し言葉での意思疎通が難しい人が含まれる。また、 利用者のその時の体調等にも影響され、うまく発話で きかないなどの状況も考えられることから、コミュニケー ション手段を複数用意しておくことは有効である。

3. タクシー  
3.1 車椅子等対応

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
○前文				
130		<p>タクシーについては、平成12年に制定した交通バリアフリー法においては対象とされていなかったが、平成18年に制定したバリアフリー法においては、福祉タクシー車両が新たに適合義務の対象として含まれ、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年度末の整備目標を18,000台としたが、同年度末の実績は12,256台に留まっている。平成22年度末に改定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」においては、平成32年度末までの整備目標値が新たに28,000台まで引き上げられた。</p> <p>平成19年に改正されたバリアフリー整備ガイドラインにおいて、多様な利用者の利便性向上のため、ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)の普及が望まれると記したところ、「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の検討会」における議論に基づき、UDタクシー車両や乗合タクシー車両が実車として登場することになった。</p> <p>UDタクシーについては、上記検討会において標準仕様とともにガイドラインを定めたところであり、本整備ガイドラインでは、福祉タクシーの部分も含め整合性をとるような記述としてある。UDタクシーについては、平成23年度より「標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度」が導入され、UDタクシーを表すマークも制定されたが、一般に販売されているのは現状1車型のみである。今後UDタクシーの市場投入を加速させ、さらなる普及を図るためには、ガイドラインや認定制度の細部について必要に応じ修正を行うなどの取り組みも必要となるものと考えられる。</p> <p>乗合タクシー車両については、いわゆるジャンボタクシー車両の基本的な標準仕様を新たに記載している。</p>		・前文修正
131		タクシーイメージ図		・削除
132		表		

(13)ユニバーサルデザインタクシー

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
変更	152	参考4-3-11	事例追加	・NV200のほか、JPN TAXIを追加する。 ・記載文章の修正。

①乗降口

乗降口の広さ	153	○乗降口のうち1カ所は、スロープ板その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備える。		
	153	○車椅子のまま乗車できる乗降口を1以上設け、その有効幅は700mm以上、高さは1,300mm以上とする。		
車椅子対応の室内高	153	○車椅子のまま乗車できる車両の室内高は、1,350mm以上とする。		
乗降口地上高	153	○停車時の乗降口地上高は、350mm以下とする。ただし、350mmを超える地上高の場合であって、備付けまたは別体の補助ステップ等を備えるときは、この限りでない。なお、補助ステップ等を設置する場合は、高齢者、松葉杖使用者等の乗降補助のために、1段の高さが260mm以下、奥行150mm以上となるような補助ステップ等を設置すること。また、補助ステップ等は2段以内に限る。		
スロープの勾配(詳細は②スロープを参照)	153	○横から乗車:スロープ板を設置する場合、スロープ板の勾配は、14度(約1/4)以下とする。		

	153	○後部から乗車: 同上。		
乗降口の端部	153	○乗降口の端部(補助ステップ、手すりを含む)は、その周囲の部分や路面との輝度コントラスト*が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。		
床面の材質	153	○乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。		
足下照明灯	153	○夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。		
乗降口の広さ	153	◇有効幅は800mm以上、高さは1,350mm以上が望ましい。		
車椅子対応の室内高	153	◇車椅子のまま乗車できる車両の室内高は1,400mm以上が望ましい。		
乗降口地上高	153	◇停車時の乗降口地上高は、300mm以下が望ましい。		
スロープ板の勾配(詳細は②スロープ板を参照)	153	◇備付けまたは別体の補助ステップ等を設置する場合は、1段の高さが200mm以下、奥行200mm以上となるように設置することが望ましい。		
	153	◇横から乗車: スロープ板の勾配は、10度(約1/6)以下が望ましい。		
車椅子後退防止機能	153	◇後部から乗車: 同上。		
	153	◇車椅子固定スペースに傾斜がある場合は、車椅子乗車時に後退を防止する機構が設けられていることが望ましい。		
	153	*: 移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。		
	154	参考4-3-12: 乗降口の例	図の追加	主要寸法に関して、平面図、立面図をNV200、JPN T AXIIについての記載検討。

## ②スロープ板

スロープ板の設置	155	◎乗降口のうち1カ所は、スロープ板その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備える。		
スロープ板の勾配	155	○横から乗車: スロープ板の勾配は、14度(約1/4)以下とする。		
	155	○後部から乗車: 同上。		
スロープ板の幅	155	○スロープ板の幅は700mm以上とする。		
	155	○車椅子のスロープ板からの脱輪防止のためエッジのある構造とする。エッジの高さは車椅子のハンドルリムと干渉しないように留意する。		
スロープ板表面の材質	155	○スロープ板の表面は滑りにくい素材とする。		

スロープ板の耐荷重	155	○スロープ板の耐荷重は、電動車椅子本体(80～100kg程度)、車椅子使用者本人の重量を勘案し200kg以上とする。
スロープ板の設置方法	155	○スロープ板は乗降口から脱落しない構造とする。
	155	○スロープ板と床面に段差ができないような構造とする。
スロープ板の格納方法	155	○スロープ板は使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備える。
スロープ板の勾配	155	◇横から乗車:スロープ板の勾配は、10度(約1/6)以下が望ましい。
スロープ板の幅	155	◇スロープ板の幅は800mm以上が望ましい。
スロープ板の耐荷重	155	◇スロープ板の耐荷重は、300kg以上が望ましい。

### ③乗降用手すり

手すりの設置	156	○高齢者、障害者等の乗降の円滑化、姿勢保持、立ち座り、安全確保のために、乗降口には手すり等を設置する。
手すりの色	156	○夜間や薄暗い時、又は高齢者、ロービジョン者の安全のために、手すりは容易に識別できる配色とする。
	156	○手すりの色は朱色又は黄赤とする。
	156	○手すりとその周囲の部分との色の明度差をつける。
手すりの形状	156	○高齢者、障害者等が握りやすい形状とする。
手すりの材質	156	○高齢者、障害者等が握りやすいように、手すりの表面はすべ難い材質や仕上げとする。

### ④床の材質、形状

床の材質	156	○床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	156	○車椅子使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面の傾斜を10度(約1/6)以下とする。
床の形状	156	◇固定スペースの床面は水平とすることが望ましい。

### ⑤車椅子スペース

車椅子スペースの設置	157	◎車椅子のスペースを1つ以上設ける。
車椅子スペースの設置	157	○次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。
位置	157	○車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。
広さ	157	○車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上とする。(注1)
車椅子使用者の視界の確保	157	○車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。



車椅子の方向転換に必要なスペース	157	○側方から乗車する場合、車内には車椅子使用者等が介助により転回できるスペースを確保する。ただし、回転盤を使用する場合はこの限りではない。
車椅子スペースの設置	157	◇次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを設けることが望ましい。
広さ	157	◇車椅子を固定するスペースの高さは、1,400mm以上とする。
手すりの設置	157	◇車椅子使用者が乗車中に利用できる手すりなどを設置することが望ましい。
介助者用の座席の設置	157	◇車椅子使用者乗車時に、車椅子スペースの横に介助者(付添人)用の座席を設置することが望ましい。
	157	注1:構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。

#### ⑥室内座席

乗車可能な人数	158	○4名以上の乗客が乗車できることとする。車椅子使用者乗車時には、車椅子使用者以外の乗客1名以上が乗車できることとする。
乗車可能な人数	158	◇車椅子使用者乗車時には、車椅子使用者以外の乗客2名以上が乗車できることが望ましい。
	158	参考4-3-13:車椅子スペースの例
		NV200、JPN TAXIIについての記載検討。

#### ⑦車椅子固定方法

車椅子固定装置	159	◎車椅子を固定することができる設備を備える。
車椅子固定装置	159	○固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。
シートベルト	159	○車椅子使用者の安全を確保するために、3点式シートベルトを設置する。

#### ⑧車椅子、補装具収納場所

車椅子収納スペース	159	○車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。
	159	○収納スペースは、長さ1,050mm以上×幅350mm以上×高さ900mm以上とする(標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。)
補装具収納スペース	159	○車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。

⑨ユニバーサルデザインタクシーマークの表示

ユニバーサルデザインタクシーマークの表示による乗車案内	160	○窓ガラス部分以外の車体の前面、左側面及び後面に、ユニバーサルデザインタクシーマークを表示し、車椅子による乗車が可能であることを明示する。乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外に明示する。ただし、福祉限定のタクシーでは、ユニバーサルデザインタクシーと同一の車両であっても車椅子マークを表示する。
-----------------------------	-----	--

⑩その他の設備、表示

コミュニケーション設備	161	○聴覚・言語障害者とのコミュニケーション円滑化のために、筆談用具を備える。(※詳細は乗合タクシー⑧コミュニケーション設備の項を参照のこと。)	○聴覚・言語障害者とのコミュニケーション円滑化のために、 <b>筆談対応できるようにし、その旨を表示する。</b>
	161	参考4-3-16:ユニバーサルデザインタクシーマークの表示例	・新しい事例があれば差し替え。

(24)大型電動車椅子・ストレッチャー(寝台)等対応(パンタイプ/リフト車)

P 記

旧(現行)

新

検討事項

130  
131

- ・タクシーの解説、イメージ図をUDタクシーが標準的に展開される実態を踏まえて見直す。
- ・UD車、一般車、大型(ストレッチャー対応)に集約。
- ・記載順序の変更。

①乗降口

	133	参考4-3-1:大型電動車椅子・ストレッチャー(寝台)等対応車両の事例
乗降口の広さ	134	○後部乗降口には、車椅子使用者・ストレッチャー(寝台)等使用者の乗降を円滑にする乗降用リフト設備等を備える。
	134	○車椅子のまま及びストレッチャー(寝台)のまま乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は800mm以上、高さは1,400mm以上とする。
車椅子対応の室内高	134	○室内高は、1,500mm以上とする。
乗降口の端部	134	○乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	134	○乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明灯	134	○夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
乗降口の広さ	134	◇乗降口の幅は900mm以上、高さは1,500mm以上が望ましい。

乗降口の高さ	134	◇停車時の乗降口地上高は、300mm以下とすることが望ましい。
	134	◇ただし、高齢者、松葉杖使用者等の乗降補助のために、1段の高さを200mm未満とするために補助ステップ等を設置する場合はこの限りではない。
	134	参考4-3-2:乗降口の事例

## ②リフト

リフトの設置	135	◎乗降口には、ストレッチャー(寝台)・担架・車椅子使用者の乗降を円滑にするスロープ板、リフト設備等その他の車椅子使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備を備える。
リフト面の広さ	135	○リフトは、使用できるリフト面(プラットフォーム)の広さが全長1,200mm以上、全幅750mm以上とし、ストレッチャー(寝台)(寝台面の全長1,900mm程度)が利用できる大きさとする。
リフト面の材質	135	○リフト面(プラットフォーム)は滑りにくい素材とする。
リフトの耐荷重	135	○リフトの耐荷重は、電動車椅子本体(80~100kg程度)、車椅子使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は200kg以上とする。
リフトの格納場所	135	○リフトは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備える。
リフト作動時の安全	135	○リフトの左右両側に、リフト昇降中に車椅子使用者がつかまれるように手すりを設置するとともに、転落防止板(後退防止用ストッパー)を設置する。リフトの誤作動防止のため、安全装置(サイドブレーキを引いていないとリフトが動かない等)を必ず取り付ける。
リフト面の広さ	135	◇全幅800mm以上が望ましい。

## ③床の材質、形状

床の材質	136	○床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	136	○ストレッチャー(寝台)等が適正に定置でき、車椅子使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面は水平にする。
	136	参考4-3-3:リフトの例

## ④ストレッチャー、車椅子スペース

ストレッチャー等または車椅子のスペースの設置	137	◎ストレッチャー(寝台)、担架スペース又は車椅子スペースを1以上設ける。
ストレッチャー等スペースの設置	137	○ストレッチャー(寝台)等のスペースを設ける場合は、次に掲げる規格に適合するものを1以上設置する。
広さ	137	○ストレッチャー(寝台)等のスペースは、長さ2,000mm以上、幅750mm以上とする。(ストレッチャーの全長1,800~1,900mm程度、全幅500~650mm程度に一定の余裕幅を考慮)

車椅子スペースの設置	137	○車椅子スペースを設ける場合は、次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。ただし、ストレッチャー専用車両の場合はこの限りではない。
	位置 137	○車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。
	広さ 137	○車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,500mm以上とする。(注1)
車椅子使用者の視界の確保	137	○車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。
車椅子スペースの設置	137	◇車椅子スペースを2以上設置することが望ましい。
	137	◇車椅子使用者とストレッチャー等使用者がそれぞれ1以上同時に乗車できることが望ましい。
	137	注1：障害の状況によっては、JIS最大値(1,200mm×700mm)を超える車椅子を使用している場合もあり、また体位によっては後部からつま先まで一定の長さが必要とする場合もあることから、可能な限り車椅子スペースを大きく確保することが望ましい。
	138	参考4-3-4：ストレッチャースペース及び車椅子スペースの例
<b>⑤ストレッチャー等固定方法</b>		
ストレッチャー固定装置	139	◎ストレッチャー(寝台)や担架を固定することができる設備を備える。
ストレッチャー固定装置	139	○固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。
<b>⑥車椅子固定方法</b>		
車椅子固定装置	139	◎車椅子を固定することができる設備を備える。
車椅子固定装置	139	○固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。
車椅子側の安全性、固定装置取り付け	139	○車椅子側にフック等の固定場所を明示する。
ヘッドレスト(頭部後傾抑止装置)	139	○車椅子使用者向けのヘッドレストを用意する(注1)。前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする(注2)。
シートベルト	139	○車椅子使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置する。

	139	○前向き固定:3点式とする。後向き固定:3点又は2点式とする。
車椅子側の安全性、固定装置 取り付け	139	◇車椅子側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発することが望ましい。
	139	注1:ヘッドレストは、車椅子、車両側のいずれかに用意されていること。
	139	注2:車椅子使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頸の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。
	140	参考4-3-5:車椅子固定装置の例

### ⑦車椅子、補装具収納場所

ストレッチャー等収納スペース	141	◎車椅子等対応車には、車椅子やストレッチャー(寝台)、担架を備えておくスペースを1以上確保する。
車椅子収納スペース	141	○車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。
	141	○収納スペースは、長さ1,050mm以上×幅350mm以上×高さ900mm以上とする(注1)。
補装具収納スペース	141	○車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。
	141	注1:標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。

### ⑧車椅子マーク表示

車椅子マークの表示による乗 車案内	141	○車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。
	141	○乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外等に明示する。

## (32)車椅子対応(ミニバン・軽自動車タイプ/スロープ車・リフト車)

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
①乗降口	142	参考4-3-6:車椅子対応車両の事例		・新しい事例があれば差し替え。

乗降口の広さ	143	○乗降口のうち1カ所は、スロープ板、リフトその他の車椅子使用者等の乗降を円滑にする設備を備える。
	143	○車椅子のまま乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は750mm以上、高さは1,300mm以上とする(注1)。
車椅子対応の室内高	143	○車椅子のまま乗車できる車両の室内高は、1,350mm以上とする(注1)。

乗降口の高さ	143	○高齢者、障害者等の円滑な乗降、車椅子使用者が車椅子のまま乗車する際のスロープの勾配を緩やかにするため、停車時の乗降口地上高はできる限り低くする(停車時の乗降口地上高を低くするため、ニーリング機構を設けても良い。)
スロープ板の勾配(詳細は②スロープ板を参照)	143	○横から乗車:スロープ板を設置する場合、スロープ板の勾配は、14度(約1/4)以下とする。
	143	○後部から乗車:同上
乗降口の端部	143	○乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	143	○乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明灯	143	○夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
車椅子を使用したまま乗車できる乗降口の広さ	143	◇幅は800mm以上、高さは1,350mm以上が望ましい。
乗降口の高さ	143	◇高齢者、障害者等の乗降を円滑にするために、停車時の乗降口地上高は、200mm以下とすることが望ましい。
スロープ板の勾配(詳細は②スロープ板を参照)	143	◇横から乗車:スロープ板の勾配は、電動車椅子の登坂性能等を考慮し10度(約1/6)以下が望ましい。
	143	◇後部から乗車:同上。
	143	注1:構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。
	144	参考4-3-7:乗降口の事例

・新しい事例があれば差し替え。

## ②スロープ板

スロープ板の設置	145	◎スロープ板その他の車椅子使用者等の乗降を円滑にする設備を備える。
スロープ板の勾配	145	○横から乗車:スロープの勾配は、14度(約1/4)以下とする。
	145	○後部から乗車:同上。
スロープ板の幅	145	○スロープ板の幅は720mm以上とする(ただし、車両取付部(750mm以上)はこの限りではない。)(注1)。
	145	○車椅子のスロープ板からの脱輪防止のためエッジのある構造とする。エッジの高さは車椅子のハンドルリムと干渉しないように留意する。
スロープ板表面の材質	145	○スロープ板の表面は滑りにくい素材とする。

スロープ板の耐荷重	145	○スロープ板の耐荷重は、電動車椅子本体(80～100kg程度)、車椅子使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は200kg以上とする。
スロープ板の設置方法	145	○スロープ板は乗降口から脱落しない構造とする。
	145	○スロープ板と床面に段差ができないような構造とする。
スロープ板の格納方法	145	○スロープ板は使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備える。
スロープ板の勾配	145	◇横から乗車：スロープ板の勾配は、電動車椅子の登坂性能、介助者による手動車椅子の介助を考慮すると10度(約1/6)以下が望ましい。
	145	◇後部から乗車：同上。
スロープ板の幅	145	◇スロープ板の幅は800mm以上が望ましい。
	145	注1：構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。
	146	参考4-3-8：スロープ板の長さの例

### ③リフト

リフトの設置	147	◎乗降口のうち1カ所は、リフトその他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備える。
リフト面の広さ	147	○使用できるリフト面(プラットフォーム)の広さは全長1,000mm以上、全幅720mm以上とする(ただし、車椅子スペースの全長は1,300mmとする。)(注1)。
リフト面の材質	147	○リフト面(プラットフォーム)は滑りにくい素材とする。
リフトの耐荷重	147	○リフトの耐荷重は、電動車椅子本体(80～100kg程度)、車椅子使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は200kg以上とする。
リフトの格納場所	147	○リフトは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備える。
リフト作動時の安全	147	○リフトの左右両側に、リフト昇降中に車椅子使用者がつかまっていられるように手すりを設置するとともに、転落防止板(後退防止用ストッパー)を設置する。リフトの誤作動防止のため、安全装置(サイドブレーキを引いていないとリフトが動かない等)を必ず取り付け。
リフト面の広さ	147	◇全長1,200mm以上、全幅800mm以上が望ましい。
	147	注1：構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づけることが望ましい。

	148	参考4-3-9:リフトの例
--	-----	---------------

#### ④床の材質、形状

床の材質	148	○床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	148	○車椅子使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、車椅子スペースの床面は水平にする。

#### ⑤車椅子スペース

車椅子スペースの設置	149	◎車椅子スペースを1以上設ける。
車椅子スペースの設置	149	○次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。
位置	149	○車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。
広さ	149	○車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上とする(注1)。
車椅子使用者の視界の確保	149	○車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。
車椅子の方向転換に必要なスペース	149	○側方からの乗車の場合、車内には車椅子使用者が介助により転回できるスペースを確保する。ただし、回転盤を使用する場合や、軽自動車はこの限りでない。
	149	注1:構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。
	148	参考4-3-10:車椅子スペースの例

#### ⑥車椅子固定方法

車椅子固定装置	150	◎車椅子を固定することができる設備を備える。
車椅子固定装置	150	○固定装置は、固縛、解放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。
	150	○車椅子使用者が走行中も車椅子に着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車両内の固定装置は20Gの衝撃に耐えられる強度とする。
車椅子側の安全性、固定装置取り付け	150	○車椅子使用者が走行中も車椅子に着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車椅子が20Gの衝撃に耐えられる強度とする。
	150	○車椅子側にフック等の固定場所を明示する。
ヘッドレスト(頭部後傾抑止装置)	150	○車椅子使用者向けのヘッドレストを用意する(注1)。前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする(注2)。
シートベルト	150	○車椅子使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置する。
	150	○前向き固定:3点式とする。後ろ向き固定:3点又は2点式とする。
車椅子側の安全性、固定装置取り付け	150	◇車椅子側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発することが望ましい。



	150	注1:ヘッドレストは、車椅子、車両側のいずれかに用意されていること。
	150	注2:車椅子使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頤の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。

#### ⑦車椅子、補装具収納場所

車椅子収納スペース	151	○車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。
	151	○収納スペースは、長さ1,050mm以上×幅350mm以上×高さ900mm以上とする(注1)。
補装具収納スペース	151	○車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。
	151	注1:標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。

#### ⑧車椅子マークの表示

車椅子マークの表示による乗車案内	151	○車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。
	151	○車外に車椅子マークステッカーを貼り、車椅子による乗車が可能であることを明示する。
	151	○乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外等に明示する。

### (4)乗合タクシー

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
<b>①シートレイアウト</b>				
シートレイアウト	162	○最大10人(乗務員を含む)が同時に乗車できるとする。		
	162	○高齢者や障害者等が立ち座りがしやすいように、車内(運転席除く)に横向き座席を設置する。なお車椅子乗降時には後側の一部を跳ね上げとすること。また、横向きシートでは、立ち座りしやすいよう2席ごとに縦手すりを1本配置する。		

	162	○郊外において長距離輸送する路線等で用いる場合には、乗車性に鑑み、シートを前向きに配置してもよい。
シートレイアウト	162	◇乗降ドア直後の座席について、立ち座りしやすいよう縦手すりを1本配置することが望ましい。
	162	参考4-3-17:シートレイアウトの事例

## ②乗降口

乗降ステップ	163	◎乗降口の踏み段(ステップ)の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)が大きいことにより踏み段(ステップ)を容易に識別できるものとする。
乗降ステップ	163	○踏み段(ステップ)の奥行きは200mm以上とする。
	163	○補助ステップと通常ステップの2段を設け、ステップ高さの差を300mm以内とする。
乗降ステップ	163	◇踏み段(ステップ)の奥行きは300mm以上とすることが望ましい。
	163	*:移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

## ③乗降口の手すり

乗降口の手すり	163	○乗降口の左右に高齢者、障害者等が両手でつかめる間隔で手すりを設ける。また、横向きシートでは、立ち座りしやすいよう2席ごとに縦手すりを1本配置する。
---------	-----	--

## ④リフト

リフト	164	○乗降口のうち1カ所は、リフト等の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。
	164	○リフトは、使用できるリフト面(プラットフォーム)の広さが、全長1200mm以上、全幅750mm以上とする。
	164	○乗降時に車椅子の落下を防止する装置の設置または同等の対応をする。
	164	○リフトの誤作動を防止するための安全装置(サイドブレーキを引いていないとリフトが作動しない、リフトの昇降時に障害物検知により自動停止など)を設置する。
リフト	164	◇車内に車椅子固定場所前方に横の手すりを設置することが望ましい。

164 ◇使用できるリフト面の全幅は800mm 以上が望ましい。

#### ⑤室内高さ

室内高さ 164 ○容易に移動できるように1500mm 以上とする。

#### ⑥運賃箱

運賃箱 164 ◇運賃箱を設置できるようなスペースを確保することが望ましい。

#### ⑦室内色彩

室内色彩 164 ○手すり、注意箇所等は高齢者、障害者等にも分かりやすい配色とする。

#### ⑧コミュニケーション設備

コミュニケーション設備 164 ◎聴覚・言語障害者とのコミュニケーションの円滑化のために、筆談用具を備える。

#### ⑨車椅子スペース

車椅子スペースの設置 165 ○車椅子のスペースを一つ以上設ける。

車椅子スペースの設置 165 ◇車椅子のスペースを二つ以上設けることが望ましい。

#### ⑩車椅子収納場所

車椅子収納スペース 165 ◇車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保することが望ましい。

#### ⑪自動ドア

自動ドア 165 ◇乗客の安全性確保のため、自動ドアの作動中にドアノブにふれると自動ドアが閉まる機能が解除されることが望ましい。

#### ⑫降車ボタン等

降車ボタン等 165 ◇降車合図用ブザーを備え、床面1200mm の高さで旅客の手近な位置に備えることが望ましい。

165 ◇車椅子使用者の降車合図用のブザーを車椅子使用者が利用できる位置に備えること。なお、押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとするが望ましい。

#### ⑬車内表示

文字による次停留所案内 165 ◇乗客が次停留所名等を容易に確認できるよう次停留所名を表示する装置を車内の見やすい位置に設置することが望ましい。

**⑭車外表示**

車外表示	166	◇昼間夜間とも視認可能な行き先表示用車外表示装置を車両前面に設置することが望ましい。
------	-----	--

**⑮車内放送**

次停留所等の案内放送	166	◇視覚障害者等に配慮し、次停留所等の情報を音声で得られるようにすることが望ましい。
	166	◇降車ボタンに反応し、停車することが分かるように音声が流れるようにすることが望ましい。

**⑯乗合タクシーマークの表示**

乗合タクシーマークの表示による乗車案内	166	◇①シートレイアウト、②乗降口、③乗降口の手すり、④リフト、⑤室内高さ、⑦室内色彩、⑧コミュニケーション設備、⑨車椅子スペースにおいて、◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容及び○：標準的な整備内容に適合する乗合タクシー車両については、以下のマークを外部より見やすいように表示することが望ましい。 (マーク画像)
---------------------	-----	--

**(5) 肢体不自由者・高齢者等対応(セダントイプ/回転シート車)**

・このタイプの車両の扱いについて検討。(現在の使用状況など)

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
<b>①乗降口(セダン)</b>				
	167	参考4-3-18:セダントイプ/回転シート車の例		
乗降口の広さ	168	○高齢者、障害者等の乗降の円滑化を図るため、乗降口を可能な限り広くする。		
	168	○乗降補助用ルーフハッチを設置しても良い。		
乗降口下の段差	168	○後部ドア開口部下部の、床面との段差を少なくする。		
乗降口の端部	168	○乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。		
床面の材質	168	○乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。		
足下照明材	168	○夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。		
回転シート	168	○肢体不自由者の車椅子からの移乗、高齢者等の乗車がしやすいように、シートが回転して車外に出る装置を設置する。		
回転シート	168	◇高齢者、障害者等の利用に配慮し、余裕を持ったレッグスペースを確保することが望ましい。		
	168	参考4-3-19:回転シートの例。		

**②車椅子、補装具収納場所**

車椅子収納スペース	169	◎車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを一以上確保する。
車椅子収納スペース	169	○車椅子を収納するスペースは、折りたたんだ車椅子(標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 1,050mm×幅 350mm×高さ900mm)が収納できるスペースを確保する。ただし、構造上の理由により十分なスペースを確保できない場合には、折りたたんだ車椅子をトランクに収納した際にトランクの蓋を固定できる用具を設ける。
補装具収納スペース	169	○車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを確保する。

**③車椅子表示**

車椅子マークの表示による乗車案内	169	○車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。
	169	○乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外に明示する。

**(6)その他のタクシー車両における車椅子等対応(セダントイプ)**

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
<b>①車椅子、補装具収納場所</b>				
車椅子収納スペース	170	○車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。		
	170	○折りたたんだ車椅子を収納できるスペースが十分に確保できない場合は、折りたたんだ車椅子をトランクに収納した際にトランクの蓋を固定できる用具を設ける。		
車椅子収納スペース	170	◇雨天時に車椅子が濡れないよう配慮することが望ましい。		
	170	◇車椅子を収納するスペースは、折りたたんだ車椅子(標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 1,050mm×幅 350mm×高さ900mm)が収納できるスペースを確保することが望ましい。		
補装具収納スペース	170	◇車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置することが望ましい。		

### 3.2 視覚障害者への対応

	P	記	旧(現行)	新	検討事項
<b>①点字表示・音声案内等</b>					
運賃の点字表示等	171		◎視覚障害者に配慮し、運賃及び料金その他の情報を点字案内や音案内を行う。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。		
車両番号の表示等	171		◎視覚障害者に配慮し、事業者名、車両番号を知らせるため、これらの情報の点字案内や音案内を行う。 注：乗車した車両番号は、忘れ物の問い合わせ等の際に活用できる。		
タクシーメーター表示	171		○色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した大きな表示とする。(※「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)		
空車表示	172		○タクシーの空車ランプ表示は、夜間でも視認可能なものとする。		
	172		○LED表示器の場合は直射日光のもとでも視認可能なものとする。		
	172		○ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した大きな表示とする。(※巻末「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)		
運賃の音声案内	172		○視覚障害者のために、音声によって運賃が確認できるような装置を設置する。		・現状を確認。
	172		*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。		

### 3.3 聴覚障害者への対応

	P	記	旧(現行)	新	検討事項
<b>①その他の設備、表示</b>					
聴覚障害者コミュニケーション設備	173		◎聴覚障害者とのコミュニケーション円滑化のために、筆談用具など文字により意思疎通を図るための設備を備える。		
聴覚障害者コミュニケーション設備	173		◇使用頻度の高い手話は習得することが望ましい。 例：「ありがとうございます」「お待ち下さい」等。		
	173		参考4-3-20：筆談器の例	参考4-3-20	・タブレット使用事例など掲載できないか検討。 ・磁気ループの設置の考え方を提示。 【AGLとの整合】 ・Tモード対応の補聴器の普及実態を把握する。

### 3. 4 知的障害者、発達障害者、精神障害者等への対応

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
<b>①その他の設備、表示</b>				
コミュニケーション支援ボード	174	◇言葉(文字と話し言葉)による人とのコミュニケーションが困難な障害者等に配慮し、JIS T0103で規定されているコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーション支援ボードを準備することが望ましい。	○言葉(文字と話し言葉)による人とのコミュニケーションが困難な障害者・外国人等に配慮し、JIS T0103で規定されたコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーション支援ボードを準備する。	・電車、バス、タクシー車内で意思疎通の手段があるか事例収集し示す。
	174	※「筆談用具がある旨の表示例」、「JIS T0103「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則」に記載されている絵記号の例」、「コミュニケーション支援ボードの例」は、都市内路線バスのコミュニケーション設備の項(113～116ページ)を参照。		

### 3. 5 高齢者・障害者等その他配慮事項

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
<b>①座席</b>				
座席の仕様	175	○床面からの高さ、奥行き、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。		
<b>②車内の手すり</b>				
手すりの設置	175	○高齢者、障害者等の走行中の安全確保のために、車内に手すりを設置する。		
手すりの色	175	○夜間や薄暗い時、又は高齢者、ロービジョン者の安全のために、手すりは容易に識別できる配色であること。		
手すりの形状	175	○手すりの色は朱色又は黄赤とする。手すりとその周囲の部分との色の明度差をつける。		
手すりの材質	175	○高齢者、障害者等が握りやすい形状とする。		
	175	○手すりの径は20～30mm程度とする。		
	175	○高齢者、障害者等が握りやすいように、手すりの表面はすべり難い材質や仕上げとする。		

### ③運賃案内

タクシーメーターの位置	176	○タクシーメーターは、後部座席からも見やすい位置に設置する。
	176	○肢体及び体幹機能障害者の利用者の着座位置からも特段の動作を要することなく視認できる位置にも料金表示を設置する。
	176	参考4-3-21:タクシーメーターの位置の例

## 4 航空機

	P 記	旧(現行)	新	検討事項
<b>①可動式ひじ掛け</b>				
可動式ひじ掛け	177	◎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。)		
可動式ひじ掛け	変更 177	◇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。	<b>○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、必要に応じ、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。ただし、上級クラスの座席において、周辺に十分な移乗スペースがある場合はこの限りではない。</b>	・すでにひじ掛けを跳ね上げ可能な座席は上級クラスも含めて普及しているため。ただし、最後部まで本当に全ての座席で対応するかは実際の必要性がそれほど高くないと考えられるため、「必要に応じ」の表現も加えることとする。
	177	参考4-4-1:通路側に設置された可動式のひじ掛けの事例		
<b>②機内用車椅子</b>				
機内用車椅子の設置	178	◎客席数が60以上の航空機には、当該航空機内において利用できる車椅子を備える。		
	178	参考4-4-2:航空機の通路を円滑に通行することができる構造の車椅子(アイルチェア)の事例		・新しい事例に差し替え。
<b>③運航情報提供設備</b>				
運航情報提供設備の設置	178	◎客席数が30以上の航空機には、当該航空機の運航に関する情報を離着陸時、緊急時等に文字等により表示するための設備及び音声により提供する機内放送設備を備える。		
<b>④トイレ</b>				
車椅子対応トイレの設置	179	◎通路が2以上の航空機には、車椅子対応トイレを1以上設ける。		
ドアの幅	179	○ドア幅は、航空機に設置している車椅子の通行を考慮したものとする。		
トイレ内部の仕様	179	○車椅子対応トイレは、航空機に設置している車椅子のまま出入りすることができ、車椅子から便座(腰掛け式=洋式)への移動を考慮する。		
	179	○車椅子から便座への移動が可能なスペースを確保する。		



非常通報装置	179	○手の届く範囲に設置する。	
車椅子使用者が利用可能なトイレの設置	179	◇通路が1、かつ客席数60以上の航空機には、車椅子使用者が利用可能なトイレを設けることが望ましい。	・米国のACAAにおいてもまだ結論を見ておらず、仮にトイレ設置することが求められた場合でも、事業者の合意を経たのち、実際の機材にトイレが設置されるまで数年の期間を要すると考えられるため、現時点では◇のままとする。
ドアの幅	179	◇ドア幅は、航空機に設置している車椅子の通行を考慮したものとする。	
トイレ内部の仕様	179	◇車椅子使用者が利用可能なトイレは、車椅子使用者が(独力又は介助者の介助により)車椅子から便座(腰掛け式=洋式)へ移動できるよう考慮する。	
非常通報装置	179	◇手の届く範囲に設置する。	
	179	参考4-4-3:車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のトイレの事例	・新しい事例があれば差し替え。