

1月24日基準検討会資料 移動等円滑化基準及び関係部分の整備ガイドライン改正について（案）

※「基準」：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

※「ガイドライン」：バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編、車両編）

前回委員会までに整理した主要論点について、以下のとおり基準及び関係部分のガイドラインを改正することとしたい。

段差解消されたバリアフリールート複数化等について

【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。

※現行基準：1ルート以上。

【対応の方向性】

1. 大規模な鉄道駅について、バリアフリールート複数化を義務付け。また、交通のモードや規模等によらず、旅客施設の主要出入口についてのバリアフリー化を標準化。
2. 最短経路のバリアフリールート義務付け。

【基準改正概要】

1. 線路等を挟んだ各側に公共用通路に直接通ずる出入口がある鉄道駅は、当該各側の出入口に通ずる移動等円滑化された経路を、それぞれ一以上設けなければならないこととする。ただし、鉄道駅の規模、利用状況、出入口の設置状況その他の鉄道駅の状況を勘案して高齢者、障害者等の利便を著しく阻害しないと当該鉄道駅の所在を管轄する地方運輸局長が認める場合についてはこの限りでないこととする。
2. ただし書きについては、以下のいずれかの要件を満たす鉄道駅の場合に該当する。（解釈）
 - ①線路が3線以下の規模であること（通過線等旅客扱いを行わない線路を含む）
 - ②利用状況は、1日当たりの乗降人数が10万人未満であること
 - ③出入口の設置状況は、移動等円滑化された経路を構成する出入口から、線路等を挟んだ各側へ容易に移動できる場合であること
3. 移動等円滑化経路の数は、途中の経路が重複していても、通ずる出入口が複数ある場合にそれぞれ別経路と数える。（解釈）
4. 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと、移動等円滑化された経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならないこととする。
5. なお、「長さの差はできる限り小さく」については、技術水準や施設の構造等を考慮して可能な限り差を小さくすべきことを意味することとする。（解釈）

※1.～3.の複数経路規定の対象施設は鉄道駅及び軌道停留所とする。

※4.～5.の長さの規定は全ての旅客施設の移動等円滑化された経路に適用される。

【ガイドライン改正概要】

1. 公共用通路との出入口と各ホームを結ぶ乗降動線において、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ことを標準的な内容として記載する。
2. 規模の大きい又は、利用者の多い旅客施設、特に鉄道駅にあっては、主要な出入口から移動等円滑化された経路を確保することを標準的な内容として記載する。
3. 好事例を参考として記載する。

乗継ぎルートのバリアフリー化について

【課題】

乗継ぎ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い距離・長い時間の移動を余儀なくされる状況の改善。

※現行基準：規定なし。

【対応の方向性】

乗継ぎ経路について、最短経路によるバリアフリー化を義務付け。

【基準改正概要】

1. 異なる乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する経路（以下「乗継ぎ経路」という。）のうち、バリアフリー化されたものを、乗降場ごとに一以上設けなければならないこととするとともに、旅客の主たる乗継ぎ経路とバリアフリー化された乗継ぎ経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならないこととする。
2. なお、「長さの差はできる限り小さく」については技術水準や施設の構造等を考慮して可能な限り差を小さくすべきことを意味することとする。（解釈）

【ガイドライン改正概要】

1. 各ホーム間を結ぶ乗り継ぎ動線において、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ことを標準的な内容として記載する。
2. 他事業者間・他交通モード間の乗継ぎ経路についても、必要な調整を行う等により移動等円滑化することを望ましい内容として記載する。
3. 乗継ぎ経路を工夫している事例や他事業者間・他交通モード間の乗継ぎ経路の好事例を参考として記載する。

エレベーターかごの大きさ等について

【課題】

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

※現行基準：11人乗り以上（実際は寸法で規定）。

【対応の方向性】

利用の状況に応じたエレベーターの大型化・複数化の推進。

【基準改正概要】

1. 移動等円滑化された経路を構成するエレベーターについては、かごの内法幅140cm以上で、内法奥行き135cm以上であることという現行の規定に加え、エレベーターを設置する場合においては、旅客施設の高齢者、障害者等の利用の見込まれる状況を考慮して、その台数、かごの内方幅及び内方奥行きを決定することとする旨を規定する。
2. 「利用の状況を考慮」とは、設置するエレベーターの大きさを定めるにあたり、当該エレベーターの利用者数や滞留状況等を考慮することを指す。（解釈）

【ガイドライン改正概要】

1. 旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数を検討するとともに、以下の表も参考にし、設置するエレベーターのかごの内方幅及び内方奥行きの大きさを選定すること。

＜エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋＞

最大定員[人]	かごの内方幅[cm]	かごの内方奥行き[cm]	備考
11	140	135	
13	160	135	
15	160	150	
17	180	150	Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインにおいて標準とされる整備内容
	200	135	
20	180	170	
	200	150	
24	200	175	Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドラインにおいて推奨とされる整備内容
	215	160	

必要に応じて上記以上の大きさも考慮。

2. 直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合に限定することを標準的な内容として記載する。（現行は望ましい内容）
3. エレベーターへの優先マーク設置について、標準的な内容として記載する。
4. 好事例を参考として記載する。

トイレのバリアフリー化について（機能の分散配置、便房への機能の表示）

【課題】

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

【対応の方向性】

トイレのバリアフリー機能の分散配置等による利便性向上。

【基準改正概要】

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には、以下の要件を満たす便房がそれぞれ1以上設けられていることとする。

- ①車椅子使用者が円滑に利用でき、その旨を表示していること
- ②オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられ、その旨を表示していること

※現状では便所内の特定の便房において①と②の要件を同時に満たすものを基準適合としているところを、便所内の複数の便房に①と②を配置することができるようにする改正。

【ガイドライン改正概要】

1. 男女共用便房の設置を標準的な内容として記載。
2. ベビーベッド等の設備も含むトイレの望ましい配置例について、建築設計標準にて記載された配置例を踏まえ、記載を充実する。（別添参照）
3. オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具として、温水が出る汚物流しを設置することを標準的な内容として記載する。（現行は望ましい内容）
4. オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具を複数設置する場合は、車椅子使用者が円滑に利用できる便房に設けた上で、他の便房にも設けることが望ましい。
5. オストメイト簡易型水洗設備（腰掛便座の背もたれに水洗をつけたもの等）を設置する場合は、当該設備では利用が難しい人がいることを踏まえ、専用の汚物流しを設置したものと区別できるような表示を便房の扉に設置することを望ましい内容として記載する。
6. 異性同伴を考慮し、便房内のカーテンの設置を望ましい整備の内容として記載する。

誘導案内について

【課題】

視覚障害者、聴覚障害者、知的障害者、発達障害者、精神障害者等がより識別し易い情報提供の仕方の検討。

【対応の方向性】

降車旅客向けの誘導案内の充実。

【ガイドライン改正概要】

1. 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について、誘導サイン等他の設備の整備状況を踏まえ、必要な場合には乗降場又はその付近にも整備することを標準的内容として記載する。
2. 移動等円滑化された経路等（乗り継ぎ経路含む）を高齢者、障害者等が円滑に移動できるよう、標識等により誘導することが望ましい旨記載する。
3. 上記の他、視覚障害者誘導用ブロックのエスカレーターへの誘導、照明の明るさ、案内表示、音声案内の記述充実・拡充等について記載を検討する。また、移動等円滑化された経路上の出入口の表示方法等について記載する。

運行等に関する異常時の情報提供について

※旅客施設、車両共通事項

【課題】

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

※現行基準：異常時等の情報提供について具体的な規定なし。

【対応の方向性】

異常時の運行情報等の提供の実現。

【基準改正概要（解釈の変更）】

現行規定で「車両等の運行（運航を含む。）に関する情報を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ための設備を備えなければならない」とされているが、車両等の運行に関する情報に、種別及び行き先の変更を含めることとする。

※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。

【ガイドライン改正概要】

1. 遅延に係る情報及び運休に伴う振替輸送に係る情報の提供について、標準的な整備内容として記載する。（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）
2. 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できる可変式情報表示装置を備えることを望ましい整備の内容として記載する。（車両ガイドライン鉄道部分）

3. 災害等の非常時の情報提供については、「光警報装置の設置に係るガイドライン」及び「外国人来訪者等が利用する施設における災害情報の伝達・避難誘導に関するガイドライン」を参考として記載する。（旅客施設ガイドライン記載部分）

※なお、地震、火災その他の自然災害、大規模な事故災害（大規模な鉄道事故や空港事故等）等の「非常時」の情報伝達・避難誘導については、災害対策基本法体系において整理されており、ここでいう「異常時」とは、上記「非常時」以外の自然災害や大規模事故とまではいえない雨天、人身事故、車両故障等を指す。

（参考）災害対策基本法

（定義）

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 災害 暴風、竜巻、豪雨、豪雪、洪水、崖崩れ、土石流、高潮、地震、津波、噴火、地滑りその他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他その及ぼす被害の程度においてこれらに類する政令で定める原因（注：放射性物質の大量の放出、多数の者の遭難を伴う船舶の沈没その他の大規模な事故）により生ずる被害をいう。

プラットフォームの内方線付き点状ブロックの設置について

【課題】

視覚障害者等のホーム転落事故の防止

【対応の方向性】

鉄道駅のプラットフォームにおける内方線付き点状ブロックの設置義務付け。

【基準改正概要】

1. 発着するすべての鉄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フォーム（鋼索鉄道に係るものを除く。）にあっては、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、内方線付き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）が設けられていることとする。
2. 上記以外のプラットフォームにあっては、ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付き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が設けられていることとする。
3. 点状ブロック、線状ブロック、内方線付き点状ブロックの規格については JIS T9251 に適合するものでなければならないこととする。
4. 上記の「その他の転落防止設備」としては、上記で明記されている設備の他、固定柵（ただし、車両の乗降口等その設置が困難な場所にあっては内方線付き点状ブロックを敷設している場合に限る。）をいうものとする。（解釈）

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】

車椅子使用者等が円滑に車両へ乗降できる環境の改善。

※現行基準：段差・隙間はできる限り平ら・小さいものであること。

【対応の方向性】

一定の場合における段差・隙間を解消する措置の内容をガイドラインにおいて記載。なお、車椅子使用者等が円滑に車両へ乗降できる段差・隙間等の要件について、来年度、単独乗降可能な程度の数値化のため、専門的な調査研究を実施。その結果に応じて、改めて基準及びガイドラインに反映。

【ガイドライン改正概要】

1. 駅のプラットホームにおいて、軌道がコンクリート構造であり、走行する車両が鉄輪式リニアモーター駆動方式の場合には、固定式スロープの整備やくし状ゴムの設置その他の措置を必要に応じ講ずることにより、原則として、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程度に段差及び隙間を解消することを標準的な内容として記載する。
2. 上記以外の場合であっても、固定式スロープの整備やくし状ゴムの設置、車両の低床化その他の措置を必要に応じ講ずることにより、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程度に段差及び隙間を解消することを望ましい内容として記載する。
3. 好事例を参考として記載する。

鉄道の車椅子スペースについて

【課題】

1. 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。
 2. 通勤型車両について、車椅子使用者がドア付近の通路上に乗車しなければならないケースの改善。
- ※現行基準：1列車1以上。

【対応の方向性】

移乗なく利用可能な車椅子スペースの増加。

【基準改正案】

1. 1列車に2以上の車椅子スペースを設けなければならないこととする。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。
2. 便所を設ける場合は、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80センチメートル以上とすることとする。
3. 車椅子スペースは特別車両以外の車両の座席に隣接する場所又はその前後に確保することとする。
4. 車椅子スペースの広さの要件等については、別途定めることとする。

5. 車椅子スペースの長さは、130cm 以上であることを規定する。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、110cm 以上とすることができる。(別途定める)
6. 車いすスペースの幅は、75cm 以上であることとする。(別途定める)
7. 車椅子スペースは鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準に準ずる通路幅を確保するよう整備することとする。(別途定める)

【ガイドライン改正概要】

＜通勤型車両＞

1. 多数の旅客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は、1車両に1以上の車椅子スペースを設置することを標準的な内容として記載する。
2. 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置することを望ましい内容として記載する。
3. 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配置することが望ましい。

＜都市間型車両（デッキ付）＞

4. 車椅子使用者等の利用の状況に応じ、車椅子スペースを増設することを標準的な内容として記載する。
5. 車椅子使用者等の特別車両料金席（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を望ましい内容として記載する。
6. 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130cm 以上ずつ確保することを望ましい内容として記載する。
7. 車椅子使用者の移乗による利用も想定し、車椅子スペース付近の通路側の座席の肘掛けを可動式とすることを望ましい内容として記載する。

ノンステップバスについて

【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。

※現行基準：ノンステップバス又はワンステップバスを導入。

【対応の方向性】

山間部等のノンステップバスでの走行が困難な路線において、ワンステップバスを導入している事業者がある実態から、今回、ワンステップバスを基準の規定から外す改正は行わないこととする。今後、ノンステップバスの走行性能等の技術開発状況を踏まえ、引き続き検討することとする。

その他

改正省令は平成29年度中に公布し、施行日は平成30年10月1日（鉄軌道車両の施行は平成32年4月1日）とする。

以上