

# **公共交通機関の旅客施設に関する 移動等円滑化整備ガイドライン（改訂案）**

**バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編**

## 目 次（参考）

### 公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン検討委員会（旅客施設編） 委員名簿

#### 第 1 部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方

##### 1. 移動等円滑化整備ガイドラインの活用にあたって

- 1.1 ガイドラインの策定・改訂の背景
- 1.2 ガイドラインの位置づけ
- 1.3 対象施設と対象者

##### 2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方

- 2.1 移動等円滑化の目的
- 2.2 移動可能な環境づくり
- 2.3 一体的・統合的な整備の方針

##### 3. ガイドラインにおける経路・施設配置・情報提供等の具体的な考え方

- 3.1 移動経路確保の考え方
- 3.2 旅客施設と車両等における施設・設備配置の考え方
- 3.3 情報提供の考え方

##### 4. 移動等円滑化整備に関連した連携協力

##### 5. 当事者参加により期待できる効果

#### 第 2 部 旅客施設共通ガイドライン

##### 1. 移動経路に関するガイドライン

- ①移動等円滑化された経路
- ②公共用通路との出入口
- ③乗車券等販売所、待合所、案内所の出入口
- ④通路
- ⑤傾斜路（スロープ）
- ⑥階段
- ⑦昇降機（エレベーター）
- ⑧エスカレーター

##### 2. 誘導案内設備に関するガイドライン

- ①視覚表示設備
- ②視覚障害者誘導案内用設備
- ③緊急時の案内用設備

##### 3. 施設・設備に関するガイドライン

- ①トイレ
- ②乗車券等販売所・待合所・案内所
- ③券売機
- ④休憩等のための設備

⑤その他の設備

### 第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン

#### 1. 鉄軌道駅

- ①鉄軌道駅の改札口
- ②鉄軌道駅のプラットホーム

#### 2. バスターミナル

- ①バスターミナルの乗降場

#### 3. 旅客船ターミナル

- ①乗船ゲート
- ②棧橋・岸壁と連絡橋
- ③タラップその他の乗降用設備

#### 4. 航空旅客ターミナル施設

- ①航空旅客保安検査場の通路
- ②航空旅客搭乗橋
- ③航空旅客搭乗改札口

### 第4部 個別の車両等に関するガイドライン

第4部は別冊「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」をご覧ください。

### 第5部 情報提供のアクセシビリティ確保に向けたガイドライン

#### 1. ウェブアクセシビリティについて

- ①ホームページ等による情報提供

巻末参考1. 3,000人未満の無人鉄軌道駅における配慮事項

巻末参考2. 積雪地域における配慮事項

バリアフリー基準・ガイドラインの今後検討すべき主な課題

高齢者・障害者等の主な特性

### 第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン

#### 1. 鉄軌道駅

##### ②鉄軌道駅のプラットホーム

考え方	<p>プラットホームにおいては、転落等防止のための措置を重点的に行う必要がある。特に視覚障害者の転落等防止の観点から、ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付き点状ブロック等の措置を講ずる。</p> <p>また、車椅子使用者が単独で乗降するためには、プラットホームと列車の段差をできる限り平らにし、隙間をできる限り小さくする必要がある。</p> <p>そのため、新設駅や高架化等の大規模改良駅においては、段差・隙間をできる限り小さくするため、その立地条件を十分に勘案し、可能な限りプラットホームを直線に近づける配慮が必要である。</p> <p>一方、既存の駅において段差・隙間の改良に取り組む際は、プラットホームと車両の接触防止のため、プラットホームの形状、軌道の構造、車両の性能（諸元）、列車の進入速度や通過速度等の運転状況等、駅施設・車両の構造や運行等の条件が駅毎に異なることを考慮する必要がある。その際、施設等の状況に応じて、実際の車両同様による段差・隙間の変化量を把握する等、十分に列車走行の安全確保を図った上で取り組む必要がある。</p> <p>上記の運行の安全確保を考慮した上で、やむを得ず段差や隙間が生じる場合は、渡り板等により対応する。その場合、迅速かつ確実に対応できるよう体制を整える必要がある。</p>
-----	---

#### 移動等円滑化基準

(プラットホーム)

第20条 鉄道駅のプラットホームは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。この場合において、構造上の理由により当該間隔が大きいときは、旅客に対しこれを警告するための設備を設けること。
- 二 プラットホームと鉄道車両の旅客用乗降口の床面とは、できる限り平らであること。
- 三 プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面との隙間又は段差により車椅子使用者の円滑な乗降に支障がある場合は、車椅子使用者の円滑な乗降のために十分な長さ、幅及び強度を有する設備が一以上備えられていること。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。
- 四 排水のための横断勾配は、一パーセントが標準であること。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。
- 五 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。
- 六 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ホーム（鋼索鉄道に係るものを除く。）にあつては、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つては、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。
- 七 前号に掲げるプラットホーム以外のプラットホームにあつては、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。

八 プラットホームの線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するための柵が設けられていること。ただし、当該端部に階段が設置されている場合その他旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。

九 列車の接近を文字等により警告するための設備及び音声により警告するための設備が設けられていること。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

十 照明設備が設けられていること。

2 前項第四号及び第九号の規定は、ホームドア又は可動式ホーム柵が設けられたプラットホームについては適用しない。

(車椅子利用者用乗降口の案内)

第21条 鉄道駅の適切な場所において、第三十二条第一項の規定により列車に設けられる車椅子スペースに通ずる第三十一条第三号の基準に適合した旅客用乗降口が停止するプラットホーム上の位置を表示しなければならない。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。

(準用)

第22条 前節の規定は、軌道停留場について準用する。

### ガイドライン

◎：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

床の表面	(略) ※今回の意見募集においては、「乗降位置表示」及び「車両とプラットホームの段差及び隙間の縮小」に関するご意見をいただきましたため、本項目は記載を省略しております。以下同じ。	
横断勾配	(略)	
転落防止柵	(略)	
転落防止措置	(略)	
	ホームドア・可動式ホーム柵	(略)
	固定式ホーム柵	(略)
視覚障害者誘導用ブロック	プラットホーム上の点状ブロック	(略)
	内方線付き点状ブロックの使用場所	(略)
転落時の安全確保措置	(略)	
転落防止措置	(略)	

<p>乗降位置表示</p>	<p>◎プラットホーム床面等において、車椅子スペースに近接する乗降口位置を表示する。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。</p> <p>◇列車編成数及び停止位置が一定している場合には、プラットホームの床面において号車番号を表示することが望ましい。</p> <p>○ホームドアや可動式ホーム柵、固定式ホーム柵を設置する場合には、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。）により開口部左脇に表示する。</p> <p>○なお、表示する位置については、ホームドアは、可動部のドア側面または固定部の側面（140cm～160cm程度の高さ）、可動式ホーム柵は、上面または側面（120cm～130cm程度の高さ）、固定式ホーム柵は、固定部の上面（120cm～130cm程度の高さ）とする。</p> <p>◇点字（触知による案内を含む。）による乗降位置情報は、開口部の左右両側に表示することが望ましい。</p> <p>◇乗降位置表示は、視覚障害者の円滑かつ安全な移動を支障しないよう内方線付き点状ブロックからの位置も考慮して表示することが望ましい。</p> <p>○車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口がある場合、車椅子使用者本人が当該乗降口において単独で乗降できるか判断できるよう、当該乗降口に関する案内を行う。例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・プラットホーム床面等に当該乗降口位置等を表示する。</li> <li>・プラットホームのエレベーター等の車椅子使用者が通行する箇所に、単独乗降しやすい乗降口に関する情報を表示する。</li> <li>・改札口などに、路線の駅毎における単独乗降しやすい乗降口に関する情報及び駅係員への乗降補助を要請する方法を表示する。</li> <li>・Web サイトやアプリ等により、駅毎における単独乗降しやすい乗降口に関する情報を表示する。この表示は媒体や提供元などの違いに寄らず、共通の様式とし、さらに乗車駅と降車駅を容易に比較できる <u>よう考慮する</u>ことが望ましい。</li> </ul>	
<p>連絡装置</p>	<p>(略)</p>	
<p>車両とプラットホームの段差及び隙間の縮小</p>	<p>◎鉄軌道車両とプラットホームの段差又は隙間について、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さいものとする。</p> <p>◎車椅子使用者の円滑な乗降のため十分な長さ、幅及び強度を有する渡り板等の設備を設ける。</p> <p>○段差縮小のためプラットホームの嵩上げを行う場合は、プラットホーム全体、あるいは一定の区域において行うことを基本とする。また、縁端部の部分的な嵩上げ（スロープ化）は、視覚障害者や片麻痺などの歩行困難な方の移動に影響を及ぼす可能性やホーム転落の危険性等も踏まえ、ホームドアの整備箇所</p>	<p>参考 3-1-10-1</p>

において実施することを基本とする。また、ホームドアを設置する際は、列車の安全確保を前提にプラットホームの形状や軌道の構造等を踏まえ、可能な限り段差・隙間の縮小に取り組む。

○コンクリート軌道である路線の場合、プラットホームの直線部において、くし状ゴムの設置、ホームの改修その他の措置を必要に応じ講ずることにより、1以上（複数であることが望ましい）の乗降口において、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しやすいように可能な限り段差・隙間を縮小する。なお、相互乗り入れ等で車両床面高さが異なる場合には将来的な統一を目指すべきであるが、当面は多くの車両に対して車椅子使用者の単独乗降が実現するように可能な限り段差・隙間を縮小する。（※）

◇コンクリート軌道である路線の場合、プラットホーム曲線部においても、その形状を踏まえ、ホームの改修その他の措置を必要に応じ講ずることにより、1以上（複数であることが望ましい）の乗降口において、~~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しやすいように段差・隙間を縮小することが望ましい。（※）

◇バラスト軌道の場合であっても、列車の安全が確保でき、構造的に段差・隙間の縮小が可能な場合には、くし状ゴムの設置、ホームの改修、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、1以上（複数であることが望ましい）の乗降口において、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しやすいように、下記を目安値を参考に、段差・隙間を縮小することが望ましい。（※）

（※）「設備を使用しなくても車椅子使用者が単独で乗降しやすいように段差・隙間を縮小する」整備の目安について

車両とプラットホームの間の段差・隙間に関しては、平成30年度に、車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全確保を両立するプラットホームと車両乗降口の段差・隙間について検討が行われた。（コラム参照）

検討結果では、車両とプラットホームの接触防止といった安全運行の確保や軌道・車両の維持管理等の制約を考慮し、様々な障害の程度をもつ車椅子使用者が複数の種類の車椅子を用いて行った、段差・隙間の実証試験の結果及び列車の走行等における安全面への配慮から、段差・隙間の縮小に向けた当面の目安値の組み合わせは段差3cm・隙間7cmとし、プラットホームの形状や軌道の構造等に応じて整理している。

たが、そのうえで、車椅子使用者による段差・隙間の実証試験において、全ての被験者（23名）が乗降可能であった組

	<p><u>み合わせが段差 2cm・隙間 5cm 以下であり、また、路線によっては目安値以下の段差・隙間を達成出来ている事例もあることを踏まえ、安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましいとし</u> <u>ている。</u><del>(23名の被験者により行った今回の実証試験では、全ての被験者が乗降可能であった組み合わせは、段差 2cm・隙間 5cm 以下であった)。</del></p> <p><u>車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口を整備する際には、上記の検討を参考とされたい。</u></p> <p><del>なお、この値は設計上の目安であり、管理値ではない。</del> <del>(コラム●参照)</del></p> <p>◇車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口位置は、エレベーターの設置位置等も踏まえながら、同一路線内ではどの駅においても同じ車両扉となるよう整備することが望ましい。また、その乗降口を必要とする乗客が集中するのを防ぐために、車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口は、プラットホーム上に分散して複数設置されることが望ましい。</p> <p>○渡り板は、速やかに使用できる場所に配備する。</p> <p>○渡り板は、幅 80cm 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。</p> <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け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> <p>○なお、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、渡り板の長さでホームの幅に十分注意する。</p> <p>○渡り板を常備しない場合、駅係員等が速やかに操作できる構造の段差・隙間解消装置を設置する。</p> <p>◇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設けることが望ましい。</p>	参考 3-1-10-2
隙間の警告	(略)	



## (コラム)

～オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした車椅子利用者へのバリアフリー情報提供～

オリンピック・パラリンピック競技大会では、世界各国から多くの外国人、パラリンピック選手団やその関係者、観客が来日するとともに、都市内での移動が発生する。公共交通機関の発達した都市では鉄道、バスを主体とした移動が想定され、それらのアクセシビリティ確保は大会成功の大きなカギとなる。そのため、鉄道駅においては、駅構内の段差の解消等のハードウェア整備に加え、情報提供等のソフト面の充実が必要である。

2012年にオリンピック・パラリンピック競技大会が開催されたロンドンの地下鉄では、ハード面のバリアフリー整備として、プラットフォームの部分嵩上げや低床車両の導入を実施することにより、一部の駅では車椅子使用者が単独乗降可能な段差・隙間まで縮小しており、また、単独乗降可能な駅を情報提供する方法として、

- ① 駅毎の段差解消の程度が把握できるマップを数種類作成し、Webサイト等で公表
- ② 駅において、路線内の単独乗降可能な駅一覧を掲示
- ③ 車椅子使用者が通行可能な乗り継ぎルートを通路等に掲示
- ④ プラットホームにおいて床や壁、吊り式の案内サインを設置し、単独乗降可能位置を掲示を実施している。

また、国土交通省においては、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、同様に都心部の東京圏の鉄道駅における段差・隙間に関するバリアフリー状況をマップ化すべく取り組んでいるところである。

### 事例①：ロンドンの地下鉄における段差・隙間の情報提供用ステップフリーマップ

ロンドンでは、段差・隙間の情報提供として、複数のステップフリーマップを作成し、Web上で公表している。

(例1)：駅の段差解消の状態について、3種類に区分しているマップ



当該マップでは駅のバリアフリー状況として、

- ・ 駅の出入口から車両までの段差解消された駅（青地に白線の障害者マーク）
- ・ 駅の出入口からプラットフォームまでの段差解消された駅（白地に青線の障害者マーク）
- ・ 段差解消されていない駅（障害者マークなし）

の3つに分類し記載している。

(例2) : 段差・隙間の程度について、色及び文字により9段階で表示しているマップ



当該マップでは、段差を色（緑、黄、赤）で、また、隙間を文字（A、B、C）で表現している。

表記例：**A** ⇒ 段差 0～50mm、隙間 0～85mm の駅  
**B** ⇒ 段差 120mm 超、隙間 86～180mm の駅

他、利用者自身が自身で判断できるよう、それぞれの駅の主要ルートにおける段差や隙間を数値で表示しているマップがある。

(参考：ロンドン地下鉄ステップフリーマップURL：<https://tfl.gov.uk/maps/track/tube>)

**事例②：ロンドンにおける路線内の単独乗降可能な駅一覧の掲示**

・路線内の駅における車椅子使用者の対応について、一覧を駅において掲示している。

(写真)	(意識)																																
	<p>Train to platform access at step-free Piccadilly line stations</p> <p>(Piccadilly Line における、プラットホームと車両の間が段差解消されている駅について)</p>																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Station (駅名)</th> <th>Access from train when arriving (車両到着時の乗降について)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Acton Town</td> <td>Step/gap between train and platform (段差・隙間がありますは解消していません)</td> </tr> <tr> <td>Caledonian Road</td> <td>Ⓢ Manual boarding ramp - please contact staff before boarding train (see below)</td> </tr> <tr> <td>Earl's Court</td> <td>Level access via platform hump</td> </tr> <tr> <td>Finsbury Park</td> <td>Interchange with Victoria line only - level access via platform hump</td> </tr> <tr> <td>Green Park</td> <td>Level access via platform hump</td> </tr> <tr> <td>Heathrow T1,2,3</td> <td>Level access via platform hump</td> </tr> <tr> <td>Heathrow T4</td> <td>Level access via platform hump</td> </tr> <tr> <td>Heathrow T5</td> <td>Step/gap between train and platform</td> </tr> <tr> <td>Hillingdon</td> <td>Step/gap between train and platform</td> </tr> <tr> <td>Hounslow East</td> <td>Ⓢ Manual boarding ramp - please contact staff before boarding train (see below)</td> </tr> <tr> <td>Hounslow West</td> <td>Level access via platform hump</td> </tr> <tr> <td>King's Cross St. Pancras</td> <td>Level access via platform hump</td> </tr> <tr> <td>Oakwood</td> <td>Level access via platform hump</td> </tr> <tr> <td>Sudbury Town</td> <td>Step/gap between train and platform</td> </tr> <tr> <td>Uxbridge</td> <td>Step/gap between train and platform</td> </tr> </tbody> </table>	Station (駅名)	Access from train when arriving (車両到着時の乗降について)	Acton Town	Step/gap between train and platform (段差・隙間がありますは解消していません)	Caledonian Road	Ⓢ Manual boarding ramp - please contact staff before boarding train (see below)	Earl's Court	Level access via platform hump	Finsbury Park	Interchange with Victoria line only - level access via platform hump	Green Park	Level access via platform hump	Heathrow T1,2,3	Level access via platform hump	Heathrow T4	Level access via platform hump	Heathrow T5	Step/gap between train and platform	Hillingdon	Step/gap between train and platform	Hounslow East	Ⓢ Manual boarding ramp - please contact staff before boarding train (see below)	Hounslow West	Level access via platform hump	King's Cross St. Pancras	Level access via platform hump	Oakwood	Level access via platform hump	Sudbury Town	Step/gap between train and platform	Uxbridge	Step/gap between train and platform
	Station (駅名)	Access from train when arriving (車両到着時の乗降について)																															
	Acton Town	Step/gap between train and platform (段差・隙間がありますは解消していません)																															
Caledonian Road	Ⓢ Manual boarding ramp - please contact staff before boarding train (see below)																																
Earl's Court	Level access via platform hump																																
Finsbury Park	Interchange with Victoria line only - level access via platform hump																																
Green Park	Level access via platform hump																																
Heathrow T1,2,3	Level access via platform hump																																
Heathrow T4	Level access via platform hump																																
Heathrow T5	Step/gap between train and platform																																
Hillingdon	Step/gap between train and platform																																
Hounslow East	Ⓢ Manual boarding ramp - please contact staff before boarding train (see below)																																
Hounslow West	Level access via platform hump																																
King's Cross St. Pancras	Level access via platform hump																																
Oakwood	Level access via platform hump																																
Sudbury Town	Step/gap between train and platform																																
Uxbridge	Step/gap between train and platform																																
<p>Ⓢ To request a manual boarding ramp at the station where you intend to get off please press the Assistance button on any Help point and talk to a member staff before you board the train</p>																																	
<p>(駅で降車するために渡し板の設置を希望される場合は、乗車前に駅の Help point にある Assistance button を押すか、近くの係員スタッフにお伝えください。)</p>																																	

**事例③：ロンドンにおける通路等に車椅子使用者が利用可能なルートを掲示**



【参考】左写真及び上写真（拡大）の表記

「Lift to exit and Jubilee line」

（意訳）出口及び Jubilee line 行きリフト（エレベーター）

**事例④：床や壁、吊り式の案内サインにより、単独乗降可能な位置を掲示**

■ホーム上の吊り式の案内サイン



左写真及び上写真（拡大）

段差・隙間を解消するためにホームを一部嵩上げした箇所に吊り式の案内サインを掲示

ピクトグラム（標識）には、左より「ベビーカーマーク」、「障害者マーク」、「矢印」、「車両」を並べ、乗降可能位置であることを表現している。

■ホーム床上の案内サイン



【参考】上写真のサインの表記

「Board train here for level access at Wembley Park」

（意訳）Wembley Park 駅で単独降車するための乗降口位置

■ホーム壁に表示されている案内サイン



【参考】上写真の壁サインの表記

「Level access boardig point here」

（意訳）ここは単独乗車可能な位置です。

### 参考 3-1-10-1 : ホームと車両の段差・隙間を低減した例

#### ■ホームと車両の段差 0.5cm・隙間 5cm 程度を実現した例

- ホームと車両のすき間をできる限り小さくするため、車両限界からの離れを  $5.2\text{cm} \pm 0.2\text{cm}$  という精度で先端タイルが設置された。これは全ての駅のホームを直線で構成することにより可能となった。また、荷重条件による車両床高さの変動が少ない鉄輪式リニアモータシステムの台車の特徴を活かし、ホーム床と車両床のレベル差を  $\pm 0.5\text{cm}$  に調整することでほぼ完全なフラット化が図られた。



提供：福岡市交通局 七隈線

#### ■スロープとくし状ゴム（もしくは樹脂製）の設置によりホームと車両との段差・隙間を低減した事例

- 段差・隙間縮小対策として、ホーム縁端部をスロープ状に嵩上げし、ホーム縁端にくし状のゴムを設置。段差：0～2cm、隙間：約 3cm に縮小。



提供：大阪市高速電気軌道株式会社 千日前線

・段差・隙間の縮小対策として、ホーム端部をスロープ上に嵩上げし、ホーム縁端にくし状ゴムを設置。

段差：0～1.5cm、隙間：約2cmに縮小。



提供：大阪市高速電気軌道株式会社 長堀鶴見緑地線

・隙間の縮小対策としてホーム縁端にくし状のゴムを設置。段差：ほぼ平ら、隙間：2.8cm。



提供：仙台市交通局

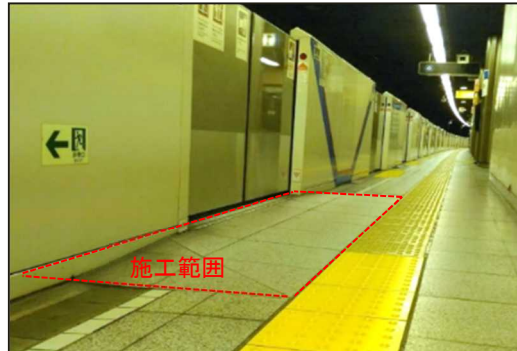
・段差の縮小対策としてホーム全体にわたる嵩上げ。



提供：東京地下鉄 丸ノ内線

### ■プラットホームの縁端部を嵩上げした例

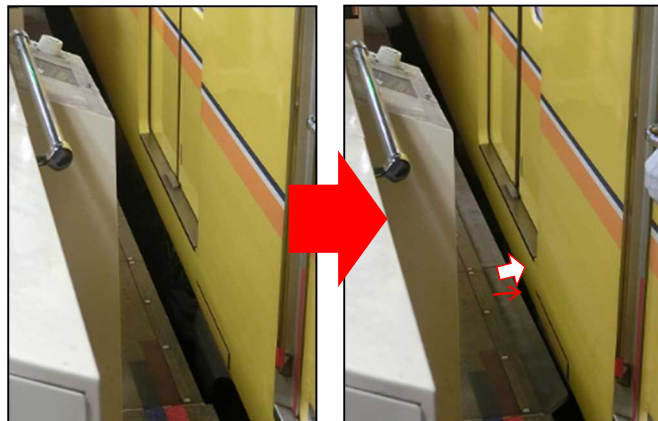
- ・プラットホーム縁端部を嵩上げすることにより、ホームと車両床面の段差を縮小する。  
なお、縁端部の一部を嵩上げする場合は視覚障害者や片麻痺などの歩行困難な障害者の移動に影響を及ぼす可能性やホーム転落の危険性等を踏まえ、ホームドアの整備箇所において実施することを基本とする。



(東京都交通局三田線)

### ■可動式ステップを設置した例

- ・隙間が大きい箇所のプラットホーム側に可動ステップを設置することにより、ホームと車両の隙間を縮小する。(車椅子利用者の乗降(荷重)に耐えられるかどうか、あらかじめ検証が必要である。)



参考 3-1-10-2 : 渡り板の例



## (コラム●) 車椅子使用者が単独乗降しやすい段差・隙間について

～「鉄道駅におけるプラットフォームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会」～

### 1. 背景

駅のプラットフォームと車両乗降口には旅客の円滑な乗降と列車の安全な走行に支障しないような一定の段差・隙間が設けられており、車椅子使用者等が乗降する際には渡り板が必要となり、駅員等の介助なしに単独で乗降することができない場合がある。

一方で、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、多くの車椅子使用者等の円滑な移動を可能とするため、介助なしでも単独で列車を乗降可能なプラットフォームとすることが望まれている。

このため、学識経験者、障害者団体、鉄道事業者等からなる検討会を立ち上げ、実証試験等を通じて検討を行った。

### 2. 実証試験と段差・隙間の現状調査の実施

模擬駅ホームに留置された列車の扉前に模擬的な段差・隙間を設定し、車椅子使用者（23名）に協力いただき、様々な車椅子による列車の単独乗降の可能な段差・隙間の数値の組み合わせを調査した。この結果、全ての被験者が乗車可能なケースは段差2cm、隙間5cmであり、車椅子の乗降のしやすさは、隙間の大きさに比べ段差の大きさが支配的であった。



【実証試験の様子】

一方で、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会において、競技会場へのアクセシブルルート上にある駅及びその乗り換え等に利用される首都圏の主要駅（316駅、番線数868）について、プラットフォームと車両乗降口の段差・隙間に関する現状について調査した結果、コンクリート軌道・直線部においては、バラスト軌道・曲線部に比べて段差・隙間が小さいことを確認した。また、車両の床面高さの調査の結果、車両の空満差や車輪の摩耗等による変位量のバラツキは最大約5cmであった。

### 3. 段差・隙間の目安と整備の進め方に関する検討

#### (1) 段差・隙間の目安

##### 1) 基本的な考え方

段差・隙間の調査の結果、実際の駅・車両においては、プラットフォームの形状、軌道の構造、車両の構造条件等の違いにより、段差・隙間の実態は様々であり、特に曲線プラットフォームやバラスト軌道の駅では段差・隙間が生じやすい一方で、コンクリート軌道・直線プラットフォームの駅では、ホーム縁端部の嵩上げやくし状ゴムの設置等の対策等を講じることで、車椅子使用者が単独乗降が可能となる可能性が高いと考えられる。

また、今回の実証試験においては、全ての被験者が乗降可能な組み合わせは段差2cm・隙間5cmであり、理想的なケースと言えるが、一方で現実のプラットフォームにおける状況は、車両乗降口の逆段差への配慮など旅客の円滑な移動の観点や、車両とプラットフォームとの接触防止など列車の安全な走行の観点などから、様々な制約がある。

このため、特に設計条件の整っている新線建設や高架化等の大規模改良の際など条件のよい場合においては、安全の確保を前提に段差2cm・隙間5cm、更にはそれ以上の段差・隙間の縮小について設計段階から入念な検討を行う。

一方で既設線においては、プラットフォームの形状や軌道の構造等に応じて、本検討の結果を踏

まえた以下に示す目安等により整備を進めることを基本とする。

## 2) 段差の目安値

段差については、車両の床面高さの調査結果から空満差や車輪摩耗による最大変動量は 5cm であり、一方で乗客の安全な降車のため逆段差は 2cm までに留める必要がある。

以上から、現実的な段差は 3cm が目安値と考えられる。

なお、空満差の少ない路線、車輪摩耗の少ない鉄輪式リニアモーター駆動方式の鉄道のうち曲線が少ない路線の目安はより小さくすることが可能である。

ただし、バラスト軌道では、バラストの粉砕による沈下等により、この目安がより大きくなることはやむを得ない。

## 3) 隙間の目安値

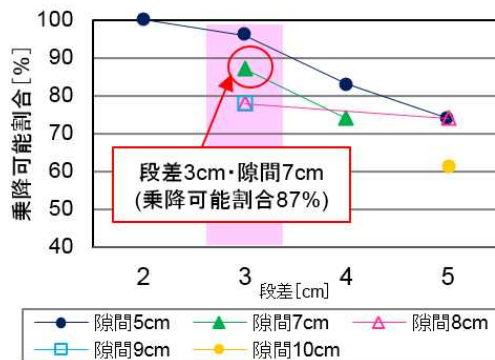
隙間については、プラットホームと車両乗降口の段差・隙間の調査結果から、列車通過時や停車時における左右の動揺による列車とプラットホームとの接触を防止するため、直線プラットホームにおける隙間は概ね 10cm 以下であった。単独乗降しやすいプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する実証試験では、段差 3cm・隙間 7cm の組み合わせであれば約 9 割の被験者が乗降可能であった。

また、接触しても車両への影響を少なくする、くし状ゴムの設置による縮小幅は 3cm 程度であることから、くし状ゴムの設置により、隙間を 7cm 程度とすることが可能と考えられる。

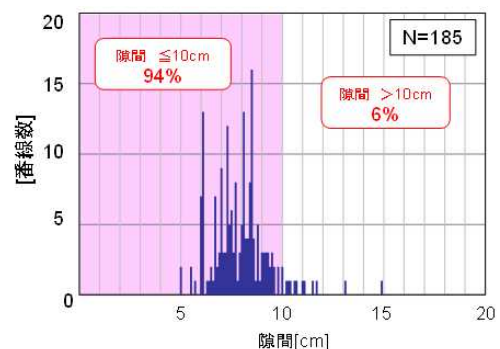
以上から、直線プラットホームの隙間は 7cm が目安値と考えられる。

ただし、バラスト軌道では、列車の左右の動揺に伴う軌道変位により、この目安がより大きくなることはやむを得ない。

加えて、曲線プラットホームでは、列車とプラットホームの接触防止のために、隙間をより大きく設定する必要がある。



【段差・隙間と乗降可能割合の関係（実証試験）】



【隙間の大きさと番線数の関係（直線部）】

## 4) 段差・隙間の縮小に向けた当面の目安値

既設線においては、上記2)及び3)の方針のもと、プラットホームの形状や軌道の構造等に応じて、以下に示す目安等により整備を進めることを基本とする。なお、実証試験の結果から、段差 3cm・隙間 7cm の組み合わせであれば約 9 割の被験者が乗降可能であった。

### ①コンクリート軌道・直線プラットホーム（既設線）における考え方

既設線を改良する場合、くし状ゴムの活用などにより、段差 3cm・隙間 7cm の組合せを整備実現に向けた当面の目安値とすることとし、そのうえで、安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さく



なるよう考慮することが望ましい。

段差・隙間の縮小に向けた当面の目安値： 段差 3 cm × 隙間 7 cm

※安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい（23名の被験者により行った今回の実証試験では、全ての被験者が乗降可能であった組合せは、段差 2cm・隙間 5cmであった）。

※上記の値は設計上の目安値であり、管理値ではない。

※段差については、通常の乗車時（乗車率 100%～150%程度）における値を示しており、空車時等は大きくなる場合がある。

※隙間については、直線部であっても、レール頭頂面と車輪フランジとの遊間等により変動する。

※車両の乗車率、乗客の偏りによる車両動揺、レールや車輪の摩耗、軌道変位、レールと車輪のフランジの遊間など、様々な要因が複合的に作用するため、段差・隙間は必ずしも常に一定の状態にならず、ある程度の幅を有することに注意が必要である。

※なお、この値は今回の実証試験の結果を参考として検討したものであり、全ての車椅子使用者に対して 100%当てはまるとは限らないことに留意する必要がある。

## ②コンクリート軌道・曲線プラットホーム（既設線）における考え方

コンクリート軌道・曲線プラットホームにおける段差については、軌道変位が進みにくい（変動しにくい）一方で、隙間については、曲線であるが故に車両とプラットホームとの接触を防止するための余裕が必要であり、直線部に比べて隙間を狭めることが難しい。

また、実証試験の結果より、車椅子の乗降しやすさは、隙間の大きさに比べ、段差の大きさが支配的であったことを踏まえ、まずは段差を優先し、できる限り 3cm を目安として整備するとともに、隙間についても、できる限り小さくなるよう考慮することが望ましい。

## ③バラスト軌道（既設線）における考え方

バラスト軌道は列車荷重によるバラストの粉砕による沈下等により、軌道変位が進みやすい（変動しやすい）ため、段差・隙間の管理が難しいことから、一定の目安値は定められないが、以下の点を考慮することが望ましい。

- ・直線プラットホームにおいては、段差は目安値を参考にできる限り平らに、隙間は目安値を参考にできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい。
- ・曲線プラットホームにおいては、段差は目安値を参考にできる限り平らになるよう考慮することが望ましい。

## (2) 整備の進め方

- ① 上記（1）で整理した既設のプラットホームの状況に応じた段差・隙間の目安等に基づき整備を進める。ただし、上記のプラットホーム等の条件にかかわらず、東京 2020 年オリンピック・パラリンピック競技大会において競技会場へのアクセシブルルート上にある駅やその乗り換え等に利用される山手線内の各駅など首都圏の主要駅については、同競技大会に向けて対応可能な駅やプラットホームを選定し、優先的な整備を進める。

- ② 段差縮小のためプラットホームの嵩上げを行う場合は、プラットホーム全体、あるいは一定の区域において行うことを基本とする。また、縁端部の部分的な嵩上げ（スロープ化）は、視覚障害者の方や片麻痺などの歩行困難な方の移動に影響を及ぼす可能性やホーム転落の危険性等も踏まえ、ホームドアの整備箇所において実施することを基本とする。また、ホームドアを設置する際は、上記（１）で整理した考え方を踏まえ可能な限り段差・隙間の縮小に取り組む。
- ③ 段差・隙間の双方の目安を同時に満たすことが難しい場合は、まずは乗降のしやすさに大きな影響を与える段差の縮小に取り組み、次に、順次隙間の縮小に取り組むといった段階的な対応も有効である。
- ④ 駅の構造等を勘案して、プラットホームの全体にわたり段差・隙間の縮小が困難な場合には、ホームドアを整備したプラットホームの一部（その乗降口を必要とする乗客が集中するのを防ぐために、プラットホーム上に分散して複数設置されることが望ましい。）の乗降口で段差・隙間の縮小に取り組むことも重要である。
- ⑤ 更に、異なる規格の型式の車両が混在する路線の場合は、2cm を超える逆段差が生じないことを念頭に置きつつ、計画的に車両床面高さが統一されるよう車両更新（新造車）に取り組むことも重要である。

### （３）段差・隙間の改良に際しての留意点

段差・隙間の改良に取り組む際は、プラットホームと車両の接触防止のため、プラットホームの形状、軌道の構造、車両の性能（諸元）、列車の進入速度や通過速度等の運転状況等、駅施設・車両の構造や運行等の条件が駅毎に異なることを考慮する必要がある。その際、施設等の状況に応じて、実際の車両動揺による段差・隙間の変化量を把握する等、十分に列車走行の安全確保を図った上で取り組む必要がある。

加えて、バラスト軌道は列車荷重によるバラストの粉碎による沈下等により軌道変位が進みやすく（変動しやすく）、段差・隙間の管理が難しいことから、バラスト軌道における段差・隙間の縮小に向けた技術的検討や、より大きな隙間に対応可能なくし状ゴムの開発等を、引き続き進める必要がある。

また、どうしても単独乗降が困難な場合においては、駅員等の介助による、ソフト面の対策を行うことが望ましい。

なお、単独乗降しやすい駅のマップ化やアプリなどの鉄道事業者等の取組とあわせて、一緒に乗降する一般の鉄道利用者が積極的に手助けをすることで、車椅子使用者の円滑な移動を確保することも望まれる。

## 第5部 情報提供のアクセシビリティ確保に向けたガイドライン

### 1. ウェブアクセシビリティについて

#### ①ウェブサイト等による情報提供

考え方	<p>障害者等にとって、円滑に旅客施設を利用するためにエレベーターやトイレ等の設備の設置状況や設置位置、受けられるサービスの内容等について、ウェブサイト等により事前に情報を収集することが重要となる。</p> <p>ウェブサイトについては、文字の大きさ、色使い、コントラスト等の見やすさや、画像、映像、音声情報などを活用した情報の把握のしやすさ、操作のしやすさ等に配慮するとともに、サイト全体としての使いやすさを考慮した構成を検討する必要がある。<u>加えて、障害者や高齢者等を含めた誰もがウェブサイト等で提供される情報や機能を支障なく利用出来るようにするため、ウェブアクセシビリティについての対応も重要となる。</u></p> <p>「みんなの公共サイト運用ガイドライン」（総務省）では、公的機関は<u>ウェブアクセシビリティに関する日本産業規格である JIS X 8341-3:2016 の適合レベル「AA」に準拠することが求められている。</u>そのため、公共交通事業者等のウェブサイトにおいても、レベル「AA」に準拠することを基本とする。また、レベル「AAA」についても、<u>公共交通事業者等</u>として対応が必要であると考えられる項目については取り組むことが望ましい。</p> <p>なお、アクセシビリティの確保はウェブコンテンツ全般について求められるものである。<u>公共交通事業者等</u>はウェブアクセシビリティ確保の目標と計画を定め、確実に取り組む必要がある。また、ガイドラインの趣旨は、各項目の基準に準拠することが目的ではなく、技術上の問題等で記載内容の通りに対応できないものについては、代替手段を検討し利用者の目的を達成することが重要である。</p>
-----	---

#### ガイドライン

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容（義務）、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容

アクセシビリティ	○障害者等が円滑にウェブサイト等を利用し必要な情報を得られるようにするために、JIS X 8341-3:2016 に基づき、ウェブアクセシビリティを確保する。	参考 5-0-0
----------	---	----------

参考 5-0-0 : JIS X 8341-3:2016 達成基準

項目	内容	レベル
1 知覚可能な原則	情報及びユーザインターフェースコンポーネントは、利用者が知覚できる方法で利用者に提示可能でなければならない。	-
1.1 代替テキストのガイドライン	全ての非テキストコンテンツには、拡大印刷、点字、音声、シンボル、平易な言葉などの利用者が必要とする形式に変換できるように、代替テキストを提供する。	-
1.1.1 非テキストコンテンツの達成基準	<p>利用者に提示される全ての非テキストコンテンツには、同等の目的を果たす代替テキストが提供されている。ただし次の場合は除く。</p> <p><b>a) コントロール及び入力</b> 非テキストコンテンツが、コントロール又は利用者の入力を受け付けるものであるとき、その目的を説明する名前を提供している。</p> <p><b>b) 時間依存メディア</b> 非テキストコンテンツが、時間に依存したメディアであるとき、代替テキストは、少なくともその非テキストコンテンツを識別できる説明を提供している。</p> <p><b>c) テスト</b> 非テキストコンテンツが、テキストで提示されると無効になるテスト又は演習のとき、代替テキストは、少なくともその非テキストコンテンツを識別できる説明を提供している。</p> <p><b>d) 感覚的</b> 非テキストコンテンツが、特定の感覚的体験を創り出すことを主に意図しているとき、代替テキストは、少なくともその非テキストコンテンツを識別できる説明を提供している。</p> <p><b>e) CAPTCHA</b> 非テキストコンテンツが、コンピュータではなく人間がコンテンツにアクセスしていることを確認する目的で用いられているとき、代替テキストは、その非テキストコンテンツの目的を特定し、説明して、かつ、他の感覚による知覚に対応して出力するCAPTCHAの代替形式を提供することで、様々な障害に対応している。</p> <p><b>f) 装飾、整形及び非表示</b> 非テキストコンテンツが、純粋な装飾である場合、見た目の整形のためだけに用いられている場合、又は利用者に提供されるものではない場合、その非テキストコンテンツは、支援技術によって無視されるように実装されている。</p>	A
1.2 時間依存メディアのガイドライン	時間依存メディアには代替コンテンツを提供する。	-
1.2.1 音声及び映像（収録済み）の達成基準	<p>収録済みの音声しか含まないメディア及び収録済みの映像しか含まないメディアは、次の事項を満たしている。ただし、その音声又は映像がメディアによるテキストの代替であって、メディアによる代替であることが明確にラベル付けされている場合は除く。</p> <p><b>a) 収録済みの音声しか含まない場合</b> 時間依存メディアに対する代替コンテンツによって、収録済みの音声しか含まないコンテンツと同等の情報を提供している。</p> <p><b>b) 収録済みの映像しか含まない場合</b> 時間依存メディアに対する代替コンテンツ又は音声トラックによって、収録済みの映像しか含まないコンテンツと同等の情報を提供している。</p>	A
1.2.2 キャプション（収録済み）の達成基準	同期したメディアに含まれている全ての収録済みの音声コンテンツに対して、キャプションが提供されている。ただし、その同期したメディアがメディアによるテキストの代替であって、メディアによる代替であることが明確にラベル付けされている場合は除く。	A
1.2.3 音声解説又はメディアに対する代替コンテンツ（収録済み）の達成基準	同期したメディアに含まれている収録済みの映像コンテンツに対して、時間依存メディアに対する代替又は音声解説が提供されている。ただし、その同期したメディアがメディアによるテキストの代替であって、メディアによる代替であることが明確にラベル付けされている場合は除く。	A
1.2.4 キャプション（ライブ）の達成基準	同期したメディアに含まれている全てのライブの音声コンテンツに対して、キャプションが提供されている。	AA
1.2.5 音声解説（収録済み）の達成基準	同期したメディアに含まれている全ての収録済みの映像コンテンツに対して、音声解説が提供されている。	AA
1.2.6 手話（収録済み）の達成基準	同期したメディアに含まれている全ての収録済みの音声コンテンツに対して、手話通訳が提供されている。	AAA
1.2.7 拡張音声解説（収録済み）の達成基準	前景音声の合間の時間が、音声解説で映像の意味を伝達するのに不十分な場合、同期したメディアに含まれている全ての収録済みの映像コンテンツに対して、拡張音声解説が提供されている。	AAA
1.2.8 メディアに対する代替コンテンツ（収録済み）の達成基準	全ての収録済みの同期したメディア及び全ての収録済みの映像しか含まないメディアに対して、時間依存メディアに対する代替コンテンツが提供されている。	AAA
1.2.9 音声（ライブ）の達成基準	ライブの音声しか含まないコンテンツに対して、それと同等の情報を提示する、時間依存メディアの代替コンテンツが提供されている。	AAA
1.3 適応可能なガイドライン	情報、および構造を損なうことなく、様々な方法（例えば、よりシンプルなレイアウト）で提供できるようにコンテンツを制作する。	-
1.3.1 情報及び関係性の達成基準	何らかの形で提示されている情報、構造、及び関係性は、プログラムによる解釈が可能である、又はテキストで提供されている。	A
1.3.2 意味のある順序の達成基準	コンテンツが提示されている順序が意味に影響を及ぼす場合には、正しく読む順序はプログラムによる解釈が可能である。	A
1.3.3 感覚的な特徴の達成基準	コンテンツを理解し操作するための説明は、形、大きさ、視覚的な位置、方向、又は音のような、構成要素がもつ感覚的な特徴だけに依存していない。	A

項目	内容	レベル
1.4 判別可能なガイドライン	コンテンツを、利用者にとって見やすく、聞きやすいものにする。これには、前景と背景とを区別することも含む。	-
1.4.1 色の使用の達成基準	色が、情報を伝える、動作を示す、反応を促す、又は視覚的な要素を判別するための唯一の視覚的手段になっていない。	A
1.4.2 音声の制御の達成基準	ウェブページ上にある音声自動的に再生され、3秒より長く続く場合、その音声を一時停止若しくは停止するメカニズム、又はシステム全体の音量レベルに影響を与えずに音量レベルを調整できるメカニズムが利用できる。	A
1.4.3 コントラスト(最低レベル)の達成基準	テキスト及び文字画像の視覚的表示には、少なくとも4.5:1のコントラスト比がある。ただし、次の場合は除く。 a) <b>大きな文字</b> サイズの大きなテキスト及びサイズの大きな文字画像には、少なくとも3:1のコントラスト比がある。 b) <b>附随的</b> テキスト又は文字画像において、次の場合はコントラストの要件はない。アクティブではないユーザインタフェースコンポーネントの一部である、純粋な装飾である、誰も視覚的に確認できない、又は重要な他の視覚的なコンテンツを含む写真の一部である。 c) <b>ロゴタイプ</b> ロゴ又はブランド名の一部である文字には、最低限のコントラストの要件はない。	AA
1.4.4 テキストのサイズ変更の達成基準	キャプション及び文字画像を除き、テキストは、コンテンツ又は機能を損なうことなく、支援技術なしで200%までサイズ変更できる。	AA
1.4.5 文字画像の達成基準	使用している技術で意図した視覚的提示が可能である場合、文字画像ではなくテキストが情報伝達に用いられている。ただし、次に挙げる場合を除く。 a) <b>カスタマイズ可能</b> 文字画像は、利用者の要求に応じた視覚的なカスタマイズができる。 b) <b>必要不可欠</b> テキストの特定の表現が、伝えようとする情報にとって必要不可欠である。	AA
1.4.6 コントラスト(高度レベル)の達成基準	テキスト及び文字画像の視覚的表示には、少なくとも7:1のコントラスト比がある。ただし、次の場合は除く。 a) <b>大きな文字</b> サイズの大きなテキスト及びサイズの大きな文字画像には、少なくとも4.5:1のコントラスト比がある。 b) <b>附随的</b> テキスト又は文字画像において、次の場合はコントラストの要件はない。アクティブではないユーザインタフェースコンポーネントの一部である、純粋な装飾である、誰も視覚的に確認できない、又は重要な他の視覚的なコンテンツを含む写真の一部である。 c) <b>ロゴタイプ</b> ロゴ又はブランド名の一部である文字には、最低限のコントラストの要件はない。	AAA
1.4.7 小さな背景音、又は背景音なしの達成基準	収録済みの音声しか含まないコンテンツで、(1)前景に主として発話を含み、(2)音声CAPTCHA又は音声ロゴではなく、かつ、(3)例えば、歌、ラップなどのように、主として音楽表現を意図した発声ではないものについては、次に示す事項のうち、少なくとも一つを満たしている。 a) <b>背景音なし</b> 音声は背景音を含まない。 b) <b>消音</b> 背景音を消すことができる。 c) <b>20デシベル</b> 背景音は、前景にある発話のコンテンツより少なくとも20デシベルは低い。ただし、継続時間が2秒以内で発生頻度が低い背景音は除く。	AAA
1.4.8 視覚的提示の達成基準	テキストブロックの視覚的提示において、次を実現するメカニズムが利用できる。 a) 利用者が、前景色と背景色とを選択できる。 b) 幅が80字を超えない(全角文字の場合は、40字)。 c) テキストが、均等割付けされていない[両端そろ(揃)えではない。]。 d) 段落中の行送りは、少なくとも1.5文字分である。そして、段落の間隔は、その行送りの少なくとも1.5倍以上ある。 e) テキストは、支援技術なしで200%までサイズ変更でき、利用者が全画面表示にしたウィンドウで1行のテキストを読むときに横スクロールする必要がない。	AAA
1.4.9 文字画像(例外なし)の達成基準	文字画像は、純粋な装飾に用いられているか、又はテキストの特定の表現が伝えようとする情報にとって必要不可欠である場合に用いられている。	AAA
2 操作可能な原則	ユーザインタフェースコンポーネント及びナビゲーションは、操作可能でなければならない。	-
2.1 キーボード操作可能なガイドライン	全ての機能をキーボードから利用できるようにする。	-
2.1.1 キーボードの達成基準	コンテンツの全ての機能は、個々のキーストロークに特定のタイミングを要することなく、キーボードインターフェースを通じて操作可能である。ただし、その根本的な機能が利用者の動作による始点から終点まで続く一連の軌跡に依存して実現されている場合は除く。	A
2.1.2 キーボードトラップなしの達成基準	キーボードインターフェースを用いてキーボードフォーカスをそのウェブページのあるコンポーネントに移動できる場合、キーボードインターフェースだけを用いてそのコンポーネントからフォーカスを外すことが可能である。さらに、装飾キーを伴わない矢印キー、Tabキー、又はフォーカスを外すその他の標準的な方法でフォーカスを外せない場合は、フォーカスを外す方法が利用者に通知される。	A
2.1.3 キーボード(例外なし)の達成基準	コンテンツの全ての機能は、個々のキーストロークに特定のタイミングを要することなく、キーボードインターフェースを通じて操作可能である。	AAA

項目	内容	レベル
2.2 十分な時間のガイドライン	利用者がコンテンツを読み、かつ、使用するために十分な時間を提供する。	-
2.2.1 タイミング調整可能な達成基準	コンテンツに制限時間を設定する場合は、次々に示す事項のうち、少なくとも一つを満たしている。 a) 解除 制限時間があるコンテンツを利用する前に、利用者がその制限時間を解除することができる。 b) 調節 制限時間があるコンテンツを利用する前に、利用者が少なくともデフォルト設定の10倍を超える、大幅な制限時間の調整をすることができる。 c) 延長 時間切れになる前に利用者に警告し、かつ、少なくとも20秒間の猶予をもって、例えば”スペースキーを押す”等の簡単な操作によって、利用者が制限時間を少なくとも10倍以上延長することができる。 d) リアルタイムの例外 リアルタイムのイベント(例えば、オークション)において制限時間が必須の要素で、その制限時間に代わる手段が存在しない。 e) 必要不可欠な例外 制限時間が必要不可欠なもので、制限時間を延長することがコンテンツの動作を無効にすることになる。 f) 20時間の例外 制限時間が20時間よりも長い。	A
2.2.2 一時停止、停止及び非表示の達成基準	動きのある、点滅している、スクロールする、又は自動更新する情報は、次の全ての事項を満たしている。 a) 動き、点滅又はスクロール 動きのある、点滅している、又はスクロールしている情報が、(1)自動的に開始し、(2)5秒よりも長く継続し、かつ、(3)その他のコンテンツと並行して提示される場合、利用者がそれらを一時停止、停止、又は非表示にすることができるメカニズムがある。ただし、その動き、点滅、又はスクロールが必要不可欠な動作の一部である場合は除く。 b) 自動更新 自動更新する情報が、(1)自動的に開始し、かつ、(2)その他のコンテンツと並行して提示される場合、利用者がそれぞれ一時停止、停止、若しくは非表示にする、又はその更新頻度を調整することのできるメカニズムがある。ただし、その自動更新が必要不可欠な動作の一部である場合は除く。	A
2.2.3 タイミング非依存の達成基準	タイミングは、コンテンツによって提示されるイベント又は動作の必要不可欠な部分ではない。ただし、インタラクティブではない同期したメディア及びリアルタイムのイベントは除く。	AAA
2.2.4 割込みの達成基準	割込みは、利用者が延期、又は制御することができる。ただし、緊急を要する割込みは除く。	AAA
2.2.5 再認証の達成基準	認証済みのセッションが切れた場合は、再認証後でもデータを失うことなく利用者が操作を継続できる。	AAA
2.3 発作の防止のガイドライン	発作を引き起こすようなコンテンツを設計しない。	-
2.3.1 3回のせん(閃)光、又はしきい(閾)値以下の達成基準	ウェブページには、どの1秒間においても3回を超えるせん(閃)光を放つものがない、又はせん(閃)光が一般せん(閃)光しきい(閾)値及び赤色せん(閃)光しきい(閾)値を下回っている。	A
2.3.2 3回のせん(閃)光の達成基準	ウェブページには、どの1秒間においても3回を超えるせん(閃)光を放つものがない。	AAA
2.4 ナビゲーション可能なガイドライン	利用者がナビゲートしたり、コンテンツを探し出したり、現在位置を確認したりすることを手助けする手段を提供する。	-
2.4.1 ブロックスキップの達成基準	複数のウェブページ上で繰り返されているコンテンツのブロックをスキップするメカニズムが利用できる。	A
2.4.2 ページタイトルの達成基準	ウェブページには、主題又は目的を説明したタイトルがある。	A
2.4.3 フォーカス順序の達成基準	ウェブページが順を追ってナビゲートできて、そのナビゲーション順が意味又は操作に影響を及ぼす場合、フォーカス可能なコンポーネントは、意味及び操作性を損なわない順序でフォーカスを受け取る。	A
2.4.4 リンクの目的(コンテキスト内)の達成基準	それぞれのリンクの目的が、リンクのテキスト単独で判断できるか、又はリンクのテキストとプログラムによる解釈が可能なリンクのコンテキストとから判断できる。ただし、リンクの目的がほとんどの利用者にとってあいまいな場合は除く。	A
2.4.5 複数の手段の達成基準	ウェブページ一式の中で、あるウェブページを見つける複数の手段が利用できる。ただし、ウェブページが一連のプロセスの中の1ステップ又は結果である場合は除く。	AA
2.4.6 見出し及びラベルの達成基準	見出し及びラベルは、主題又は目的を説明している。	AA
2.4.7 フォーカスの可視化の達成基準	キーボード操作が可能なあらゆるユーザインタフェースには、フォーカスインジケータが見える操作モードがある。	AA
2.4.8 現在位置の達成基準	ウェブページ一式の中で利用者の位置に関する情報が利用できる。	AAA
2.4.9 リンクの目的(リンクだけ)の達成基準	それぞれのリンクの目的を、リンクのテキスト単独で特定できるメカニズムが利用できる。ただし、リンクの目的がほとんどの利用者にとってあいまいな場合は除く。	AAA
2.4.10 セクション見出しの達成基準	セクション見出しを用いて、コンテンツが整理されている。	AAA

項目	内容	レベル
3 理解可能な原則	情報及びユーザインタフェースの操作は、理解可能でなければならない。	-
3.1 読みやすさのガイドライン	テキストのコンテンツを読みやすく理解可能にする。	-
3.1.1 ページの言語の達成基準	それぞれのウェブページのデフォルトの自然言語がどの言語であるか、プログラムによる解釈が可能である。	A
3.1.2 一部分の言語の達成基準	コンテンツの一節、又は語句それぞれの自然言語がどの言語であるか、プログラムによる解釈が可能である。ただし、固有名詞、技術用語、言語が不明な語句、及びすぐ前後にあるテキストの言語の一部になっている単語又は語句は除く。	AA
3.1.3 一般的ではない用語の達成基準	慣用語及び専門用語を含めて、一般的ではない用法又は限定された用法で使われている単語又は語句の、明確な定義を特定するメカニズムが利用できる。	AAA
3.1.4 略語の達成基準	略語の元の語、又は意味を特定するメカニズムが利用できる。	AAA
3.1.5 読解レベルの達成基準	固有名詞及び題名を取り除いた状態で、テキストが前期中等教育レベルを超えた読解力を必要とする場合は、補足コンテンツ又は前期中等教育レベルを超えた読解力を必要としない版が利用できる。	AAA
3.1.6 発音の達成基準	文脈において、発音が分からないと単語の意味が不明瞭になる場合、その単語の明確な発音を特定するメカニズムが利用できる。	AAA
3.2 予測可能なガイドライン	ウェブページの表示及び挙動を予測可能にする。	-
3.2.1 フォーカス時の達成基準	いずれのコンポーネントも、フォーカスを受け取ったときにコンテキストの変化を引き起こさない。	A
3.2.2 入力時の達成基準	ユーザインタフェースコンポーネントの設定を変更することが、コンテキストの変化を自動的に引き起こさない。ただし、利用者が使用する前にその挙動を知らせてある場合を除く。	A
3.2.3 一貫したナビゲーションの達成基準	ウェブページ一式の中にある複数のウェブページ上で繰り返されているナビゲーションのメカニズムは、繰り返されるたびに相対的に同じ順序で出現する。ただし、利用者が変更した場合は除く。	AA
3.2.4 一貫した識別性の達成基準	ウェブページ一式の中で同じ機能をもつコンポーネントは、一貫して識別できる。	AA
3.2.5 要求による変化の達成基準	コンテキストの変化は利用者の要求によってだけ生じるか、又は、そのような変化を止めるメカニズムが利用できる。	AAA
3.3 入力支援のガイドライン	利用者の間違いを防ぎ、修正を支援する。	-
3.3.1 エラーの特定の達成基準	入力エラーが自動的に検出された場合は、エラーとなっている箇所が特定され、そのエラーが利用者にテキストで説明される。	A
3.3.2 ラベル又は説明の達成基準	コンテンツが利用者の入力を要求する場合は、ラベル又は説明文が提供されている。	A
3.3.3 エラー修正の提案の達成基準	入力エラーが自動的に検出され、修正方法を提案できる場合、その提案が利用者に提示される。ただし、セキュリティ又はコンテンツの目的を損なう場合は除く。	AA
3.3.4 エラー回避(法的、金融及びデータ)の達成基準	利用者にとって法律行為若しくは金融取引が生じる、利用者が制御可能なデータストレージシステム上のデータを変更若しくは削除する、又は利用者が試験の解答を送信するウェブページでは、次に示す事項のうち、少なくとも一つを満たしている。 a) <b>取消</b> 送信を取り消すことができる。 b) <b>チェック</b> 利用者が入力したデータの入力エラーがチェックされ、利用者には修正する機会が提供される。 c) <b>確認</b> 送信を完了する前に、利用者が情報の見直し、確認及び修正をするメカニズムが利用できる。	AA
3.3.5 ヘルプの達成基準	コンテキストに応じたヘルプが利用できる。	AAA
3.3.6 エラー回避(全ての)の達成基準	利用者に情報の送信を要求するウェブページでは、次に挙げる事項のうち、少なくとも一つを満たしている。 a) <b>取消</b> 送信を取り消すことができる。 b) <b>チェック</b> 利用者が入力したデータの入力エラーがチェックされ、利用者には修正する機会が提供される。 c) <b>確認</b> 送信を完了する前に、利用者が情報の見直し、確認及び修正をするメカニズムが利用できる。	AAA
4 堅ろう(牢)の原則	コンテンツは、支援技術を含む様々なユーザエージェントが確実に解釈できるように十分に堅(ろう)牢でなければならない。	-
4.1 互換性のガイドライン	現状及び将来の、支援技術を含むユーザエージェントとの互換性を最大にする。	-
4.1.1 構文解析の達成基準	マークアップ言語を用いて実装されているコンテンツにおいては、要素には完全な開始タグ及び終了タグがあり、要素は仕様に従って入れ子になっていて、要素には重複した属性がなく、どのIDも一意的である。ただし、仕様で認められているものを除く。	A
4.1.2 名前、役割、及び値の達成基準	全てのユーザインタフェースコンポーネント(フォームを構成する要素、リンク、スクリプトが生成するコンポーネントなど)では、名前及び役割は、プログラムによる解釈が可能である。そして、支援技術を含むユーザエージェントが、これらの項目に対する変更通知を利用できる。	A

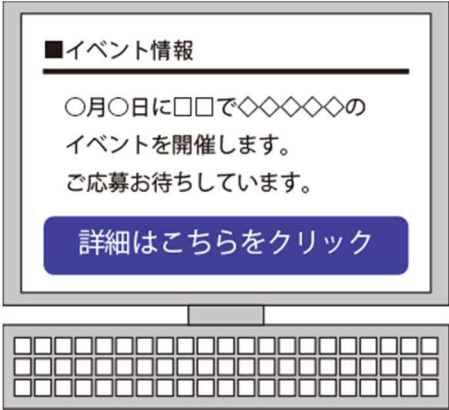
## (コラム●) JIS X 8341-3:2016

JIS X 8341-3 (『高齢者・障害者等配慮設計指針—情報通信における機器、ソフトウェア及びサービス—第3部：ウェブコンテンツ』)は、ウェブサイト、ウェブアプリケーション、携帯端末などを用いて利用されるコンテンツ、電子マニュアルなどブラウザ等を介して利用者に提供されるあらゆるコンテンツを対象とし、高齢者や障害のある人を含む全ての利用者が、使用している端末、ウェブブラウザ、支援技術などに関係なく、ウェブコンテンツを利用することができるようにすることを目的としている。ウェブアクセシビリティの確保は、障害者のためだけの配慮ではない。ウェブサイト等の見やすさや分かりやすさを向上することは、情報の収集が困難な障害者の他にも、より多くの人にとって効果のあるものである。

また、ウェブコンテンツが満たすべきアクセシビリティの品質基準として、レベルA、レベルAA、レベルAAAの3つのレベルが定められている。「みんなの公共サイト運用ガイドライン」(総務省)では、公的機関に対してレベルAAに準拠することとされている。

なお、JIS X 8341-3:2016は、国際規格である「ISO/IEC 40500:2012」の内容と一致している。

### ■ウェブアクセシビリティに関わる主な問題例

<p>ウェブサイトのイメージ図</p> 	<p>画像が何を意味しているのかを音声読み上げソフトの利用者等に伝える説明文(代替テキスト)が無い。</p> <p>イメージ図の事例では「詳細はこちらをクリック」のボタンが画像のみとなっている。</p> <p>視覚障害者が音声読み上げソフトでページを読む場合に、画像に書かれた内容が伝わらない。</p>
---	---

JIS X 8341-3:2016では改善に関する具体的な技術手法は示されていないが、WCAG2.0<sup>\*</sup>解説書では、改善の意図や技術的な手法について参照することができる。

※「WCAG 2.0」は、インターネットに関する技術開発と標準化を行っている国際的団体であるW3C(World Wide Web Consortium)が、ウェブアクセシビリティを確保することを目的として策定したガイドラインである。なお、WCAGの最新版は2.1であるが、WCAG 2.1で新たに追加された内容はJIS X 8341-3:2016には含まれていない。

【WCAG2.0 日本語翻訳版】

URL : <https://waic.jp/docs/UNDERSTANDING-WCAG20/Overview.html>



## (コラム●) スマートフォン／タブレット向けアプリケーションのアクセシビリティについて

近年、スマートフォン／タブレットの普及に伴い、多くの情報や機能がスマートフォン／タブレット向けアプリケーション（以下、アプリ）を介して提供されている。これらのアプリのアクセシビリティ対応については、JIS X 8341-3 に相当する規格やガイドラインはまだ存在していないが、主要なプラットフォームにおけるアクセシビリティ対応に関する情報が提供されている。公共交通事業者等が各種の情報や機能についてアプリを介して提供する場合には、これらの情報を参照し、高齢者や障害者等を含めた誰もが利用しやすいアプリとすることが望ましい。

### 【参考】

・iOS でのアクセシビリティ：

<https://developer.apple.com/jp/accessibility/ios/>

・Accessibility overview (Android Developers ガイド)：

<https://developer.android.com/guide/topics/ui/accessibility/index.html>