

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（案）
に関するパブリックコメントの概要及びこれに対する対応等について

- 実施期間 : 平成18年8月12日（土）～9月10日（日）
- 告知方法 : 国土交通省HP等に掲載
- 意見提出方法 : 電子メール、FAX、郵送

※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（案）に関して頂いた御意見の全体像が把握できるように、頂いた御意見の中から代表的な御意見を抽出し、整理しております。
 ※なお、紙面の都合上、表現については簡素化しております。

I. 旅客施設

主な御意見	見解・対応等
①共通部分	
対象者 ○知的・精神障害者等、新たに法の施策の対象となった者に対応した基準・仕様を策定すべき。	○ピクトグラムの統一化、照明の設置等、知的・精神障害者のニーズに対応した施設整備について基準化します。また、ガイドラインにて、関連する各障害者特性の紹介を検討します。
表示（情報提供） ○ピクトグラムについては、シンプルかつ統一されたものを、統一された場所に示してほしい。 ○磁気ループ等の補聴支援装置の設置やストロボ等による情報提供を義務化すべき（車両等内への設置を含む。）。	○JIS化されたピクトグラム（JIS Z8210）の設置を基準化します。また、ピクトグラムの具体的な設置手法等については、ガイドラインにて検討する予定です。 ○多様な構造を持つ旅客施設や車両等においてどのような装置が設置可能か、また、他の障害者の方への影響等について考慮が必要であると認識しています。
照明 ○照度については十分な検討が必要。	○具体的な照度基準等についてガイドラインにて検討する予定です。
感覚 ○におい、光、音等感覚に関して刺激が少ない環境を用意すべき。	○刺激が少ない環境を具体的にどのように用意するか等検討すべき課題が多いと認識していますが、この点を含め平成19年度予算事業において、知的・精神・発達障害者等に係る公共交通機関の利用に関する調査研究の実施を検討しています。
ハンドル型電動車いす ○「交通バリアフリー技術規格調査研究報告書」に基づく現在の運用を見直すべき。	○平成19年度予算事業として、公共交通機関におけるハンドル型電動車いす利用のあり方等について検討を予定しています。
エレベーターの規格（大きさ） ○ハンドル型電動車いすやストレッチャー型車いすの利用を念頭に、規格を大型化すべき。	○立地上、スペースが狭隔な旅客施設も少なからずある中で、大型のエレベーターの設置を義務付ける旨の基準の引き上げは不相当であると考えます。なお、規格の大きなエレベーターについては、ガイドラインにて事例紹介を検討する予定です。

エレベーターの規格（聴覚障害者対応） ○ガラスのはめ込みに対する代替手段としてカメラを用いる場合には、停電時にも作動する非常用電源を義務付けるべき。 ○非常時に、「応答中」等を電光表示する等、音声以外の方法によるコミュニケーション手段を含むべき。 ○音声案内のみならず、視覚・触覚的表示のための設備を設けるべき。	○ガラスと同等の効果が図れるよう代替手段として映像設備を用いる場合には、電源の確保により非常時の対応が可能であることや、画面、カメラの位置等について双方向のコミュニケーションが確実に図れるような仕様をガイドラインにて検討する予定です。 ○電光表示のあり方については、具体的な仕様等の確認について今後検討が必要であると認識しています。 ○具体的な仕様等について検討が必要であり、ガイドライン検討時の課題の一つと認識しています。
車いす対応エスカレーター ○転落事故があり危険であるため、基準から削除するべき。 ○導入する場合にはその理由を公表するべき。	○段差解消の手段としては、エレベーターが最善の策であるとの考えのもと、鉄道事業者に対し指導してきたところです。近年は、鉄道事業者にもその考え方が浸透してきており、車いす対応エスカレーターの設置は極めて一部に限られてきているものと認識しています。 ○車いす対応エスカレーターを導入する際には、事前にアナウンスすることを鉄道事業者に求める予定です。
エスカレーター以外の昇降機 ○具体的な構造基準を明らかにするべき。	○階段端部の壁面にレールを設けて車いす使用者を車いすごと昇降させる装置が基準適合である旨通達により指導しています。
移動等円滑化経路 ○大規模駅においては、複数経路の確保を基準化すべき。 ○迂回距離を可能な限り少なくすべき。	○ガイドラインにて先進事例や目安の紹介を検討する予定です。
誘導用ブロック ○色彩について、明度差のみならず色相差についても十分確保すべき。 ○誘導を行う者が常駐する場合の設置適用除外規定は廃止するべき。	○色彩については、現在、JIS化の検討が進められており、その結果をまっただ対応を検討する予定です。 ○乗降口の数が多いため、出入口から乗降場までの経路に誘導ブロックの設置による確実な誘導が困難である場合には、出入口から案内カウンター等の係員が常駐する窓口まで誘導ブロックを敷設し、そこから乗降口まで係員が誘導することが適当であり、削除は困難と考えます。

トイレ ○トイレのレバー、ボタン等の配置構造について統一化した規格を定めるべき。 ○男女共用のトイレも設置するべき。	○現在検討されているJIS規格の反映を含め、ガイドラインにて対応を検討する予定です。 ○ガイドラインにて、「異性による介助を考慮すれば、男女共用のものを1以上設置することがなお望ましい」と記載しており、今後とも本旨に沿った施設整備がなされるよう周知・徹底を図ります。
階段の明度差 ○階段の明度差をはっきりさせてほしい。	○階段の踏面端部については、全長にわたって周囲との明度差を確保するよう基準化します。なお、具体的な明度基準等については、ガイドラインにて検討する予定です。
筆談用具 ○筆談用具の設置より、用具があることを表示することの方が重要ではないか。	○ご指摘を踏まえ、筆談用具の設置に加え、筆談用具を保有している旨の表示を基準化します。
コミュニケーションボード ○コミュニケーションボード等の補助具を活用すべき。	○ガイドラインにて事例紹介を検討する予定です。
券売機 ○聴覚障害者を念頭に、音声以外のコミュニケーション手段を確立すべき。 ○視認性に配慮した券売機のあり方についてガイドラインを作成すべき。	○ガイドラインにて、ハード面の措置や取扱い方法（聴覚障害者であることが分かるような呼び出しボタンの押下方法の工夫）による措置等、対応方策について検討する予定です。 ○「平成17年度旅客施設における弱視者等に考慮した施設・設備に関する調査研究報告書」において現時点での研究状況を取り纏めたところです。今後とも調査研究を進め、その成果をガイドラインへ反映させることを検討する予定です。
車いす使用者用カウンター ○旅客用設備にカウンターを設ける場合には、常時勤務する者の有無にかかわらず、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造とすべき。	○小規模な旅客施設等設置スペースが限られる場合においては、実質的に設置できない場合が想定されることから、適用除外規定は必要であると考えます。
情報提供 ○トイレ前の音声案内表示等ガイドライン補追版で追加された音声情	○トイレ等における音声案内については、ガイドラインに記載済みで

報による情報提供設備の設置を基準化すべき。 ○特に地下鉄の車内案内放送が聞こえづらい。	あり、まずは普及促進を図ることが重要であると考えます。なお、エスカレーターにおける音声案内については、今回基準化します。 ○ガイドラインにて、駅における案内放送については、聞き取りやすい音量、音質で繰り返す等して放送することを明示しており、その旨指導しているところです。車内放送についても、同様に指導する予定です。
②鉄軌道駅	
ホームと車両の段差・隙間 ○「できる限り平ら」、「できる限り小さく」という基準については、具体的数値（2cmなど）をもって表すべきである。	○鉄道には様々なシステムが存在し、構造や車両の挙動が異なるため、車両とホームが衝突しない具体的な寸法が異なります。このため、技術的に可能な範囲で個々の鉄道に対してできる限り段差や隙間を小さくする必要があり、一概に具体的な数値を定めることは困難であると考えます。
ホームドア ○「旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれ」という恣意的な解釈が可能な適用除外規定は削除すべき。 ○「設備によって列車を定位置に停止させることが可能な駅」との条件があるが、運転手の運転操作による列車定位置停止によるホームゲート設置駅が既にあるので、このような条件は削除すべき。	○条件が揃った路線であっても、既設駅であってホーム幅員が狭い場合等には、旅客の流動に支障を及ぼすことが考えられ、ホームドア等の設置が困難なケースがあることから適用除外規定は必要であると考えます。ホームドア等の導入については重要であると認識しており、恣意的な解釈がなされないよう、指導する予定です。 ○定位置に列車を停止させる設備がない場合、停止位置の修正によるダイヤの乱れや開口部がずれた状態での無理な乗降等、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすケースが想定されるため、運行密度やホーム進入速度が様々な状況で一律に基準化する上では、定位置で停止させる装置は必要不可欠であると認識しています。
プラットホーム端部の柵 ○視覚障害者の転落を防止するため、建築限界まで柵を設置するよう明記すべき。	○本基準の解釈は、建築限界を支障しない範囲で旅客の転落する恐れがないよう設置するものです。
鉄軌道改札口 ○改札口のカウンターは、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した高さとするべき。 ○有効幅は90cm以上とするべき。	○ガイドラインにて、高齢者、障害者等の利便に資する有人改札を併設することが望ましいと記載していますが、様々な利用者の利用に適した高さを一律に定めるのは困難であると認識しています。 ○有効幅については、JIS規格に定められた手動車いす及び電動車い

	すの幅、動作スペースを勘案し80cm以上としています。ガイドラインに記載されている有効幅90cm以上を望ましいものとして指導しているところです。
③バスターミナル	
照明 ○バスターミナルの乗降場にも照明設備の設置を義務付けるべき。	○バスターミナルは屋外に設置されている施設が多く、昼夜間において十分な照度が確保されていると考えていますが、屋内等で障害者や高齢者にとって照度が不十分と判断される場合には、必要に応じて照明施設の設置を奨励していくことを検討します。
表示 ○乗降時のバス停時刻表は、車いす使用乗客等に視認しやすい高さとし、また、時刻表は、高齢者・弱視者・こども・外国人・車いす使用乗客等にできるだけ見やすいものとするべき。 ○低床バス等が1台でも当該乗降場路線に運行されている場合は、当該バス停の反対側歩道からでも視認しやすい車いすマーク表示を行うべき。 ○停留所は遠方からも視認、区別しやすいようにするべき。	○運行情報提供設備の設置について義務化されているところ、それ以上の設備（対策）については各々の事業者の判断、努力に任せることが適当であると認識しています。 ○利用者の混乱を招くおそれがあることから、バス車両に表示する車いすマークについては、当面の間は、ノンステップバスの標準仕様化を図る中で、車外からも容易に確認できるようにすること、夜間でも視認可能なものにすることを定めているところです。 ○停留所はその設置場所の環境によっては求められる形状等が異なるものであり、また、道路の状況により制約を受けることもあることから、移動等円滑化基準等において一律に規定することは適当ではないと認識しています。なお、一部事業者においては、標識内に照明を設置したり、事業者のマークを明示する等工夫がなされているところです。
④旅客船ターミナル	
乗降用設備 ○脱輪防止高縁を設けるべき。 ○手すりの設置は例外なく義務化するべき。	○ガイドラインにて、手すりを2段とすること及び転落の恐れがある箇所には転落を防止のための柵を設けることを記載しており、脱輪に対する安全性は確保されているものと認識しています。 ○ご指摘を踏まえ、より一層の安全性を考慮し、手すりについては、例外なく設置を義務化します。
⑤航空旅客ターミナル	
筆談用具 ○保安検査場に、聴覚障害者が文字によりコミュニケーションを図る	○ご指摘を踏まえ、保安検査場への筆談用具の設置及び筆談用具を保

ための設備、機器等を設けるべき。	有している旨の表示を基準化します。
車いす用渡り板 ○車いす用渡り板は、旅客搭乗橋及び機内にそれぞれ1以上設けるべき。	○旅客搭乗橋に車いす用渡り板が設置されることとなる以上、機内に設置を義務付けなくても円滑な乗降に支障はないものと認識しています。

Ⅱ. 車両等

主な御意見	見解・対応等
①鉄軌道車両	
車いすスペース ○1列車に1以上ではなく、少なくともJRや大手私鉄については各車両に1ずつ設けることとするべき。 ○構造上の理由に関わらず、車いすスペースの設置を義務付けるべき。 ○特急車両の車いすスペースをフリースペース方式とするべき。 ○車いすスペースがある場合には、当該箇所の車両外壁面と内壁面に車いすマークを表示するべき。	○基準案においても車いすスペースを1列車に複数箇所設置することを妨げているわけではなく、実際に1列車に複数の車いすスペースを設置している例も多数存在します。また、モデルデザインにて、車内に車いすスペースを設ける際は、列車の編成両数や利用状況、座席種別（指定席・自由席等）ごとの配分を考慮することを指導しているところです。 ○車両の幅が狭い場合や鋼索鉄道のように構造上困難な場合も想定されるため、現行どおり、適用除外規定を設けることが必要であると認識しています。 ○モデルデザインにて、車内に車いすスペースを設ける際は、列車の編成両数や利用状況、座席種別（指定席・自由席等）ごとの配分を考慮することを示している他、フリースペースの設置についても推奨しているところです。 ○モデルデザインにて、車内外の車いすスペースのシンボルマークの掲示、車いすスペース付近の非常通報装置の設置について明示し、指導しているところです。
情報提供 ○提供すべき情報として非常時及び列車遅延の情報を加えるべき。 ○電車に乗る際、ドアが閉まるタイミングが視覚的、触覚的に分かる	○モデルデザインにて、車内の案内装置は見やすい位置に設置すること等を明示するとともに、文字情報は確認が容易な表示方法とすること、色のトーンをはっきりさせること等を明示し、指導しているところです。また、緊急時の表示メニューについても例示し、指導しているところです。 ○モデルデザインにて、聴覚障害者等のために、扉の閉まる前に車内

よう、車体出入口周辺に表示すべき。 ○扉番号等の情報については、点字のみならず、文字でも表示することが有用。	案内装置、車外ランプ又はホームに設けたランプの点滅等で扉の動作を事前に知らせる装置を明示しているところです。 ○ご指摘を踏まえ、ドア又はその周辺に、文字及び点字により車両の位置等を表示することを基準化します。
乗降口 ○有効幅80cm以上の乗降口が1列車に1以上との現行基準では、車いす使用者は1箇所しか出入口がなく、足りないのは明らかであるので基準を引き上げるべき。	○基準案においても、車両の旅客用乗降口について、有効幅80cm以上の乗降口を1列車に複数設置することは妨げていません。また、有効幅については、JIS規格に定められている手動車いす及び電動車いすの幅、動作スペースを勘案し80cm以上としています。なお、基準適合した乗降口は、車いすスペース直近に設置するよう通達で指導しているところであり、列車の編成両数や利用状況等を考慮して設置される車いす対応スペースに応じた数となります。
渡り板 ○本人が希望する場合における使用を義務化すべき。 ○渡り板の強度のみならず、幅についても基準化すべき。	○プラットフォームと乗降口の隙間・段差により車いす利用者の円滑な乗降に支障がある場合は、車いす利用者の乗降を円滑にする設備を備えることを基準化しているところであり、設備の使用にあたっては、事前に駅に連絡する等の方法により駅員等の介助を求めることが可能であると認識しています。 ○ご指摘を踏まえ、車いすの使用に対して十分な幅員を有することを基準として追加します。
②バス	
路線バスのノンステップバス義務化 ○路線バスへのノンステップバス導入を義務付けるべき。	○輸送人員の減少や軽油価格の高騰等により大変厳しい経営状況にある中、車両価格の高額なノンステップバスの導入を義務化することはバス事業者にとって大きな負担となり、車両の買い控えによってかえってその導入が進まなくなる恐れがあること等から、現状においては義務付けは不適當であると考えます。
空港リムジンバス、高速バス ○空港リムジンバス、高速バスについてバリアフリー化を義務付けるべき。	○空港リムジンバスや長距離高速バス等は旅客のほか、大きな手回り品を運送する等の特性上、ノンステップ化は構造上困難であると認識しています。国土交通省としては、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、ノンステップバスに限らず、リフト付きバスなど多様

	なバス事業特性に合わせたバリアフリー化に対して支援を行っていくこととします。
表示 ○バス車両の前面・後面に、当該バスが低床バスであることを遠方からでも、夜間でも視認しやすいように表示すべき。	○バス車両に表示する車いすマークについては、ノンステップバスの標準仕様化を図るなかで、車外からでも容易に確認できるようにすること、夜間でも視認可能なものとするを定めています。国土交通省としては、このような標準仕様に適合したノンステップバスがより普及するよう補助金等の措置を講じていきます。
車いすスペース ○フリースペース方式の車いすスペースは、座席を折り畳む手間が省けて有効であるため、基準項目として例示すべきである。 ○車いすスペースは、原則 2 以上設置するものとし、一定の適用除外手続を経た場合のみ 1 でも可とするべき。 ○車いすを固定することができる設備は、車いす使用者が後ろ向きの状態で利用する車いすスペースで背あてが設けられており、かつ、右急カーブ時に右旋回しないよう固定される場合を除き、設けることとすべき。	○フリースペース方式による車いすスペースの設置については、一概に義務化するのではなく、地域ごと、路線ごとにおける低床バスの普及状況、車いすの方の利用状況等を踏まえて個別に検討していくことが望ましいものと認識しています。 ○車いすスペースの設置数については、一概に「2」以上と義務化するのではなく、地域ごと、路線ごとにおける低床バスの普及状況、車いすの方の利用状況等を鑑みながら個別に検討することが適当であると考えます。 ○背あての方式であっても横ベルト等で固定し横振れを防止する必要があります。ご指摘を踏まえ、「車いす使用者が後ろ向きの状態で利用する車いすスペースであって背あてが設けられているものについては、この限りでない」とするただし書を削除します。
筆談、情報提供 ○聴覚障害者が文字によるコミュニケーションを図るための設備、機器等を設け、さらに、緊急時対応のためのリアルタイムの文字情報の入力、表示ができるようにすべき。	○ご指摘を踏まえ、筆談用具及び筆談用具を保有している旨の表示を基準化します。また、リアルタイムの文字情報の提供について、関係者に協力を求める予定です。
③福祉タクシー	
対象 ○福祉タクシーというカテゴリをつくるのではなく、一般タクシーのバリアフリー化に取り組むべき。	○福祉輸送は、個々の障害者のニーズに応じた車両を利用者が選択して行うことが望ましいと考えられること、また、流し営業を行っているタクシーについては輸送効率が重要であること等を踏まえ、一義的に一般タクシーについてバリアフリー化の数値目標を課すのは困難であると認識しています。

○事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報の点字等表示については、一般のタクシーにも求めるべき。	○障害者の輸送においては、利用者の障害等の態様に対応した車両を選択して行うことが望ましいと考えられること、また、タクシー事業者は中小零細事業者が多く経営状況も厳しいことから、新たな設備の設置について、一般タクシー事業者に一義的に義務づけることは困難であると認識しています。
筆談 ○筆談のための用具は、ボードではなく、やり取りが残る一般の紙とするとともに、筆談に応じる旨を併せて表示するべき。また、拡大文字のステッカーで、事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を提供するべき。あるいは、求められた場合これら情報を声により情報伝達することを徹底するべき。	○ご指摘の点を踏まえ、障害者がコミュニケーションをとれなくなることをないように、関係者に協力を求めつつ、今後検討する予定です。
表示 ○肢体及び体幹機能障害者が、視認しやすい表示又は音声による料金等の情報伝達を図るための設備を設けるべき。	○肢体及び体幹機能障害者も含め、利用者にわかりやすい情報伝達に努めるよう指導ます。
④ 船舶	
車いすスペース ○車いすスペースの設置基準を「旅客定員100人ごとに4以上」に引き上げるべき。また、車いすスペースの設置は、例外なく義務化するべき。	○船舶では、旅客定員25人ごとに1以上の車いす使用者の方を含む高齢者、障害者等の方が利用できる客席を設けることを義務付けており、それに加えて、我が国における全人口に対する肢体障害者の割合や国際海事機関が策定したバリアフリーに関するガイドラインを参考に、100人に対し1個以上の割合で車いすスペースを設けることとしていることから、最低限必要な基準を担保する移動円滑化基準としては適当であると認識しています。
筆談、情報提供 ○聴覚障害者が文字によりコミュニケーションを図るための設備を設けるべき。	○ご指摘を踏まえ、船内旅客用設備への筆談用具の設置及び筆談用具を保有している旨の表示を基準化します。
⑤ 航空機	
可動式ひじ掛け、座席制限 ○客席数が30以上の航空機には、通路に面する客席の全座席に可動式のひじ掛けを設けるべき。また、航空機における障害者に対する座席制限は、インターネット等で公開すべき。	○座席制限に係る情報開示の必要性については、航空業界も認識しており、大手航空会社は開示に向けた検討を行っているとは承知しています。 また、座席制限について誤った運用がなされている部分のご指摘

については、航空会社としても、正確なハンドリングを行うよう徹底するため、座席制限等に関する知識付与を目的とした教育等を実施しているところと承知しています。

なお、現在の基準である「客席数が30以上の航空機には、通路に面する客席（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く。）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こと」についての達成率は、未だに60%程度であり、まずは、この比率を上げるよう努めて参ります。また、現在、航空会社が導入を検討している最新型機は、ほぼ全てのひじ掛けが可動式ひじ掛けであると承知しています。