旅客船バリアフリーガイドライン

「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」改訂版

すべての人に快適な船旅を

PASSENGER SHIPS BARRIER-FREE GUIDELINE

国土交通省海事局安全基準課

平成19年

旅客船バリアフリーガイドライン

「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」改訂版

すべての人に快適な船旅を

PASSENGER SHIPS BARRIER-FREE GUIDELINE

はじめに

「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」改訂にあたって

我が国においては、諸外国に例を見ない急速な高齢化が進展しており、本格的な高齢社会への対応が急務となっています。また、ノーマライゼーションの理念に基づき、障害者や高齢者を含むあらゆる人が平等に社会資源を享受できる環境を作り、社会参加の機会の平等を推進することが重要な課題となっています。

こうした中、平成6年に、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」が制定され、また、平成12年には、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(以下「交通バリアフリー法」という。)が制定され、それぞれの法律に基づき、高齢者、身体障害者等に対する、建築物や旅客施設、歩行空間、車両等のバリアフリー化が進められてきました。

旅客船については、関係者による積極的なバリアフリー化の取り組みを支援するために、平成12年に、この交通バリアフリー法における旅客船のバリアフリー基準(「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」)の基本的な考え方を解説するとともに、実際に旅客船を建造・整備する際の参考となるようにバリアフリー化すべき経路及び設備を図・イラストを用いながら分かりやすく解説した「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」を作成しました。

今般、交通バリアフリー法に定められていた施行5年後の見直しが実施され、身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者を含むすべての障害者で身体の機能上の制限を受けるものを対象者として明確化するとともに、建築物及び公共交通機関に加え、道路、路外駐車場、都市公園、福祉タクシーを新たに対象施設として追加するなどした「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が施行され、旅客船のバリアフリー基準についても所要の見直しが行われ、食堂、売店への筆談用具の設置及び当該設備を保有している旨の表示等があらたに規定された新基準(「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」以下「バリアフリー基準」という。)となりました。

このため、「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」についても、この基準の見直し内容、また、基準の施行からこれまでの間における関係者による旅客船バリアフリー化の取り組み等を踏まえ、改訂を実施しました。具体的には、新たに設定された基準に対する標準の追加、基準解説の充実(「旅客船バリアフリーハンドブック」(平成17年3月発行)の取込等)、推奨基準の見直し・拡充、旅客船バリアフリー事例の追記(「旅客船のバリアフリー化に関する事例集」(平成18年3月)の取込等)などを行いました。これにより、これまでより、一層、本書が関係者による旅客船バリアフリー化の指針として、活用しやすいものになったものと考えます。本書が多くの関係者に積極的に活用され、すべての人にとってやさしい旅客船づくりが進められていくことを期待します。

本書の改訂は、宮崎恵子委員長(独立行政法人海上技術安全研究所上席研究員)をはじめとする検討委員各位、交通エコロジー・モビリティ財団各位のご努力、ご協力により進められ、また、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から資料のご提供を受けました。ここに改めて、深い謝意を表します。

平成19年3月
国土交通省海事局安全基準課

「旅客船バリアフリーガイドライン作成」検討委員会
委員メンバー表

（敬称略・順不同）

委員長	宮崎 恵子	独立行政法人海上技術安全研究所 運航・システム研究グループ 上席研究員
委　員	大島 寛	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 技術支援部技術支援企画課長
	吉田 良治	社団法人日本旅客船協会 業務部長
	山口 祐二	社団法人日本造船工業会 技術部技術グループ長調査役
	富澤 茂	社団法人日本中小型造船工業会 技術部部長代理
	村上 直	社団法人日本舶用工業会 技術部長
	村山 雅己	社団法人日本船舶品質管理協会 製品安全評価センター火災安全グループ 主任研究員
	高松 正徳	日本小型船舶検査機構 業務部検査検定課長
	高橋 玲子	株式会社タカラトミー 安全・環境統括室　社会環境課係長
	妻屋 明	社団法人全国脊髄損傷者連合会理事長
	松本 正志	財団法人全日本聾唖連盟理事
	小松 明	国土交通省総合政策局交通消費者行政課係長
	岩瀬 恵一郎	国土交通省海事局内航課課長補佐
	斉藤 雅彦	国土交通省海事局内航課調査係長
	神谷 和也	国土交通省海事局検査測度課船舶検査官
	米川 佳宏	国土交通省海事局安全基準課課長補佐
	森吉 直樹	国土交通省海事局安全基準課係長

（事 務 局）

岩佐 徳太郎	交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部長
吉川 博之	交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部企画調査課長
沢田 大輔	交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部企画調査係長
本田 恵子	交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部係員

（作業協力）

相良 頼人	有限会社ジベックデザインオフィス 代表取締役社長
野嵜 伸弥	有限会社ジベックデザインオフィス

contents

- 旅客船におけるバリアフリーの必要性 1
- 旅客船バリアフリー施設整備の基本的考え方 2
- 旅客船のバリアフリー化の配慮事項 3
- バリアフリー基準の基本的考え方 4
- バリアフリー経路の基本的考え方 6
- 考え方の補足 8
- 基本となる寸法 10
- ガイドライン本編の見方 14
- 基準全文 16

ガイドライン本編

I 乗降に関する基準

乗降用施設／舷門 22
舷門から甲板室出入口までの通路 26
甲板室出入口、水密コーミング 28
甲板室出入口からバリアフリー客席及び車いすスペースまでの通路 30
カーフェリー／乗船口 32
カーフェリー／車両区域 34
カーフェリー／車両区域出入口から甲板室出入口まで 36

II 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー客席及び車いすスペースから船内旅客用設備まで 38
バリアフリー便所（便房内設型） 42
バリアフリー便所（独立型） 46
バリアフリー便所に設置する便器洗浄ボタン等 50
便所 52
遊歩甲板 54
食堂 56
売店 58

III 通行部分の基準

戸 60
通路の手すり 62
階段 66
バリアフリーエレベーター1、エスカレーター、その他の昇降機 68
バリアフリーエレベーター2 72

IV 客席等配置の基準

車いすスペース 76
バリアフリー客席＜いす席＞ 78
バリアフリー客席＜座席＞ 80
バリアフリー客席＜寝台＞ 82

V 情報提供に関する基準

点状・線状ブロック 84
案内板、触知案内図 88
運航情報提供設備 90
標識 92

VI その他

緊急時支援設備等 94
公衆電話・FAX 96
図書室 98

- 事例集 101
- 参考資料 113
- バリアフリー法及び関係法令（抄） 161
- 設計サンプル 183

旅客船におけるバリアフリーの必要性

わが国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、本格的な高齢社会への対応が急務となっています。本格的な高齢社会においては、健全で活力ある社会形成のためには、高齢者の自立と社会参加が不可欠です。

また、近年、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、障害者が障害のない者とともに活動し、サービスを受けることができるよう配慮することが強く求められています。

このようにわが国においては、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会を構築することの重要性に鑑み、そのための環境の整備を一刻も早く推進していくことが求められており、移動及び施設の利用は、高齢者、障害者等が社会参加をするための重要な手段であることから、バリアフリー化を促進することは、このような社会の実現のために大きな意義を持つものです。

こうした背景から、平成12年に移動の円滑化を促進する交通バリアフリー法（平成12年法律第68号）が公布・施行され、更に平成18年6月には、交通バリアフリー法とハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）とを統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）」（以下「バリアフリー新法」という。）が新たに公布、同年12月に施行され、より一層のバリアフリー化の推進が図られてきています。

バリアフリー化の効果としては、高齢者、障害者等の社会参加が促進され、社会的経済的に活力ある社会が維持されるほか、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、生き生きと安全に暮らせるようすべての利用者に利用しやすい施設及び車両等の整備を実現することが挙げられます。

これは海上交通における旅客船についても同様で、通院、通学、買い物など日常生活航路として利用される離島航路から、船旅を楽しむ長距離航路まで幅広いバリアフリー化が望まれており、特に離島航路においては高齢化率が高く、その必要性は緊急の課題となっています。

一方、高齢者、障害者等にとって望ましい海上交通とは、介助者の手を借りずに独力で、安全、円滑かつ快適に移動できるものでなければなりませんが、船舶は鉄道等の他の交通モードと比較してカーフェリー、純旅客船などの船種による違い、長距離フェリー、生活航路など用途による違い、 19トンの小型船から2万トンの大型船までと規模による違いなど多種様々であること、水密性確保のための構造、潮位差による乗下船位置の変化、波浪による揺れなどの特有の要因が存在していることなどから、高齢者や障害者等が介助者の手を借りずに独力で、安全、円滑かつ快適に移動することが困難な場合が多くあります。このため、現状においては、少なくとも通常時において、介助者または職員による補助により高齢者、障害者等が船舶への乗降及び船内移動が容易に行えることとしています。

なお、バリアフリー新法にいう障害者には、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含むすべての障害者で身体の機能上の制限を受けるものはすべて含まれます。身体の機能上の制限には、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさ、喉の渇き、照明への反応、表示の分かりにくさ等の負担の原因となる様々なものが含まれます。したがって、バリアフリー新法が促進することとしているバリアフリー化には、このような負担を軽減することによる移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することも含まれることに留意する必要があります。

また、バリアフリー化を進めるに当たっては、高齢者、障害者等の意見を十分に聴き、それを反映させることが重要です。

※「参考資料1」に高齢者、障害者等の現状を掲載しております。

旅客船バリアフリー施設整備の基本的考え方

1.旅客船バリアフリー施設整備が目指す方向

旅客船の設計にあたっては、高齢者、障害者、妊産婦、外国人等、移動に何らかの不自由のあるいわゆる移動制約者にとってのバリアを軽減・解消し、より使いやすくすることを目指すとともに、現時点では特にバリアのない人も含めたすべての人にとっても、今以上に使いやすく満足度の高い、いわゆるユニバーサルデザインの考え方にも配慮した施設整備を目指します。

⑴バリアの除去

高齢者、障害者等、旅客船を利用する人々の中で、移動や情報認知などの面で制約がある人々にとって、バリアが存在せず、安全、快適、便利に利用できる施設整備やサービスを目指します。

⑵バリアフリー対象者の拡大

バリアフリーを考える際、高齢者や障害者だけではなく、例えば妊産婦や乳幼児連れ、外国人、重い荷物を持った人など、移動や情報認知などの面で、高齢者や障害者ほどではないにしても、何らかの制約が生じる人々にも対象を広げ、より多くの人々にとって、バリアが存在せず、安全、快適、便利に利用できる施設整備やサービスを目指します。

バリアフリーは、高齢者、障害者等だけに限ったものではありません。健常者であっても誰もが加齢し、疾病や交通事故等により、いつ、障害をもつかわからないので、高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備することが必要です。加えて障害のある人が障害のない人と同じように参加できる社会をつくることが必要であることは言うまでもありません。

⑶利用者満足度の向上

現在、施設を利用する上で特にバリアがない人々にとっても、安全性、快適性、利便性がより向上し、利用者満足度の向上につながる施設整備やサービスを目指します。

2.旅客船・旅客施設におけるバリアフリーの実現の方向性

旅客船・旅客施設におけるバリアフリー化の実現にあたっては、以下の方向性を目指すことが望まれます。

⑴より多くの選択肢の提供

例えば、移動に制約がある利用者が、旅客船並びに旅客施設側が用意する車いすに乗り換えて、介助者が付くということで、バリアフリー化されたと考えるのは早計です。

車いす使用者の中にも、最初から人的サポートを求める人もいれば、できるだけ乗船する旅客船の客席まで、独力で行動したい人もおり、利用者の状況やニーズは、まさに多種多様となっています。

⑵すべての人にとって安全で使いやすい施設・サービス

施設やサービスは、すべての人に対して利便性を提供するものであり、例えば、エレベーターは、必ずしも車いす使用者だけのためのものではなく、杖を使用していたり、乳幼児連れや重い荷物を持っている人が、あたりまえに利用できるように設置されるものです。

⑶点から線のバリアフリーへ

旅客船利用者は、旅客船だけを利用するのではなく、出発地から目的地までの通過点として旅客船を利用します。従って、旅客船のみのバリアフリー化ではなく、出発地から目的地まで、線でつながったバリアフリー化を図ることが望まれます。

①旅客船と他の交通手段の結節点のバリアフリー化

旅客船までのアクセス手段として考えられるバス、タクシー、鉄道などの公共交通機関や、自家用車（自ら運転する場合、家族などにより送迎してもらう場合など）と、旅客船間のバリアフリー化を進める必要があります。そのためには、異なる事業主体間の連携が必要であり、例えば視覚障害者誘導用ブロックの敷設の際など、素材、色、敷設方法などの統一性、連続性確保に向けた事業者間の調整が望まれます。

②事前情報の提供と利用者からの意見収集・反映

連続したバリアフリー化を実現するためには、先の状況を事前に把握しておくことも必要です。出発する前から、利用する交通手段や旅客船、旅客施設のバリアフリー情報を含む様々な情報を入手して準備を整えられることはもとより、旅客船など移動中においても目的地などの情報を入手し、準備を整えられることが望まれます。また、利用後の利用者からの意見・要望収集をより積極的に行い、施設やサービスの改善に役立てることも大切となります。

⑷航路や船舶の種類・大きさと基準

ガイドラインは、身体の負担を軽減する施設等が整備されれば、その効果は高齢者、障害者等だけではなく、すべての人が安全で移動しやすいという考えに基づいています。

旅客船のバリアフリー化の配慮事項

1.特に配慮すべき対象者と主な課題

旅客船設計時には、あらゆる利用者の利便性、安全性、快適性に配慮する必要があります。中でも、移動や情報認知など、施設を利用する上で何らかの制約を持つ利用者に対しては、その行動特性、身体特性などを考慮して、十分配慮する必要があります。

旅客船設計時において、特に配慮すべき対象者は、高齢者、障害者等、以下の表に示すとおりとなります。

◆旅客船のバリアフリー設計時において配慮すべき対象者

対象者	対象と想定するケースの例	主な特性
高齢者	・歩行が困難な場合 ・視力が低下している場合 ・聴力が低下している場合	・歩行が不安定 ・階段、段差の移動が困難な場合がある ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難な場合がある ・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難な場合がある
肢体不自由者（車いす使用者）	・手動車いすを使用 ・電動車いすを使用	・階段、段差の昇降が不可能 ・移動に一定以上のスペースを必要とする ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難
肢体不自由者（車いす以外）	・杖などを使用している場合 ・義足や義手などを使用している場合 ・人工関節などを使用している場合	・階段、段差や坂道の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難
内部障害者	・長時間の歩行や立っていることが困難な場合 ・オストメイト（人工肛門、人工膀胱造設者）	・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・外見からは気づきにくい ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要
視覚障害者	・全盲 ・弱視 ・色覚障害がある場合	・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・外見からは気づきにくい
聴覚・言語障害者	・全聾 ・難聴 ・言語に障害がある場合	・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・外見からは気づきにくいことがある
知的障害者	・初めて施設を訪れる場合 ・いつもと状況が変化した場合	・コミュニケーション、感情のコントロール等が困難な場合がある ・情報量が多いと混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感
精神障害者	・初めて施設を訪れる場合 ・いつもと状況が変化した場合	・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる
発達障害者	・初めて施設を訪れる場合 ・いつもと状況が変化した場合	・他人との対人関係の構築が困難 ・じっとしてられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動 ・特定の興味や関心に強いこだわり、反復的な行動
妊産婦	・妊娠している場合	・歩行が不安定（特に下り階段では足下が見えず不安） ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなる場合がある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい
乳幼児連れ	・ベビーカーを使用している場合 ・乳幼児を抱きかかえている場合 ・幼児の手をひいている場合	・長時間の立位が困難（抱きかかえている場合など） ・子どもが不意な行動をとる場合がある ・階段、段差などの昇降が困難（特にベビーカーを抱えながらの階段利用は困難である） ・オムツ交換や授乳が必要
外国人	・日本語が理解できない場合	・日本語によるコミュニケーションが困難あるいは不可能
その他	・一時的なけがの場合（松葉杖やギブスを使用している場合など） ・病気の場合 ・重い荷物を持っている場合 ・初めて旅客船に乗船する場合	・移動、情報把握、設備利用等において困難となる場合がある

※高齢者・障害者等においては、重複障害の場合があります。

資料：バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）

※「参考資料2」に高齢者、障害者等の行動特性を掲載しております。

バリアフリー基準の基本的考え方

1. 適用対象船舶

海上運送法による一般旅客定期航路事業を営む者が平成14年5月15日以降、新たに当該事業の用に供する船舶に適用されている。ただし、以下のものについては、バリアフリー基準によらないことができる。

⑴災害等のため一時使用するもの（第2条）

⑵総トン数5トン未満のもの（第61条第1項）

考え方：総トン数5トン未満の旅客船については、空間制約といった物理的困難さに加えて、船員や職員による介助等ソフト面での対応を行う方がハードによる対応よりも効率的であるため。

2.認定条項

適用対象船舶のうち以下のものであって、地方運輸局長（運輸監理部長を含む。以下同じ。）が認定したものについては、各規定のうちから当該地方運輸局長が当該船舶ごとに指定した規定は適用しない。

⑴構造又は航行の態様が特殊なもの（第61条第2項）

⑵平成14年5月14日までに船舶検査証書の交付を受けたもの（附則第3条第9項）

3.バリアフリー新法における「高齢者、障害者等」の対象

バリアフリー新法で定義している高齢者、障害者等とは、高齢者、障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの、その他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう。

4.前提条件

原則として高齢者、障害者等が独力で船舶への乗降や船内移動を行えることを目標として設備及び構造の基準を設定する。しかしながら、旅客船については、船舶特有の事由によりすべて独力による移動が困難な場合がある。そのような場合には、少なくとも、通常時において、高齢者、障害者等に対して介助者又は職員による補助により、船舶への乗降や船内移動を容易に行えることを目標とする。

5. バリアフリー基準の設定範囲

<table>
<tr><th></th><th>通常時</th><th>非常時</th></tr>
<tr><td>船舶の乗降
↑↓（乗下船経路）
バリアフリー客席／車いすスペース</td><td>（1以上の経路）
ハードだけでなく介助者
又は職員による補助を前提</td><td rowspan="3">介助者又は職員による
ソフト対応が中心
（表示装置及び音声案内装置の設置）</td></tr>
<tr><td>バリアフリー客席／車いすスペース
↑↓（船内移動経路）
船内旅客用設備
（バリアフリー便所、バリアフリー食堂、売店、遊歩甲板）</td><td>（1以上の経路）
独力での移動を前提</td></tr>
<tr><td>船内のその他の場所</td><td>（基準範囲外）</td></tr>
</table>

6.設備の設置数根拠

⑴バリアフリー客席（基準適合客席）

適用対象：旅客定員25人に対して1個以上の割合で設置すること。

考　え　方：設置数については、以下の理由による。

①身体障害者、妊産婦・けが人の全人口に占める割合は、約4%であること（＜参考＞中の＿部分）。

②国際海事機関（IMO）が策定した「高齢者及び身体障害者のニーズに対応した旅客船のデザイン及び運航に関する勧告」においても少なくとも4%は、障害者用の旅客席とすべきとされており、国際的にも妥当なものであると考えられること。

⑵車いすスペース

適用対象：旅客定員100人に対し1個以上の割合で設置すること。

考　え　方：設置数については、以下の理由による。

①肢体障害者の全人口に占める割合は、約1.4%であり、その内の殆どが車いす使用者との仮定（＜参考＞中の＝部分）。

②国際海事機関（IMO）が策定した「高齢者及び身体障害者のニーズに対応した旅客船のデザイン及び運航に関する勧告」においても旅客定員100名に対して少なくとも1カ所の割合とされており、国際的にも妥当なものであると考えられること。

⑶バリアフリー便所

適用対象：船舶設備規程第117条において大便所の設置が義務付けられている旅客船に対して1以上。

考　え　方：健常者と同様のレベルのサービスを受けることを原則としているため、それと同様の旅客船に対して義務付けるべきであるため。

⑷バリアフリー食堂の車いす使用者用テーブル

適用対象：バリアフリー食堂のいすの収容数100人に対して1個以上の割合で設置すること。

考　え　方：食堂については、旅客船の大きさ、航行時間、旅客定員等様々な理由から設置の必要性が発生し、設置されているものであり、健常者と同様のレベルのサービスを受けることを原則として、もっぱら旅客の食事の用に供する食堂を設ける場合には、そのうち1以上についてバリアフリー化を行うべきである。また、バリアフリー化されたテーブルの数については、肢体障害者の全人口に占める割合は、約1.4%であり、その内の殆どが車いす使用者との仮定。

＜参考＞

【総人口】

12,776万人

資料：「平成18年版高齢社会白書」内閣府

【65歳以上の人口】

2,560万人（人口に占める割合　約20.0%）

資料：「平成18年版高齢社会白書」内閣府

【身体障害者の人口（視覚障害、聴覚障害、肢体不自由、内部障害）】

332.7万人（総人口に占める割合　約2.6%）

（内　肢体障害者179.7万人（総人口に占める割合　約1.4%））

資料：「平成18年版障害者白書」内閣府

【妊産婦・けが人の数】

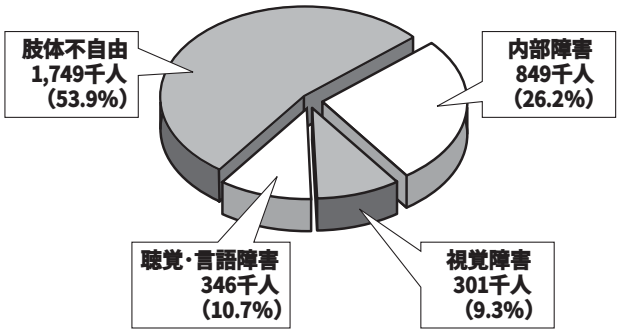
169.0万人（総人口に占める割合　約1.3%）

（内　妊産婦319千人（総人口に占める割合　約0.2%））

資料：「国民生活基準調査（平成16年版）」厚生労働省

注　：「妊産婦・けが人の数」は、傷病区分で「妊娠・産褥」、「骨折」、「骨折以外のけが・やけど」の総数を合算した値

障害の種類別にみた身体障害者数（総数：3,245千人）



注：各障害者数は、18歳以上の在宅者の数値

資料：「障害者白書（平成18年度版）」（内閣府）

バリアフリー経路の基本的考え方

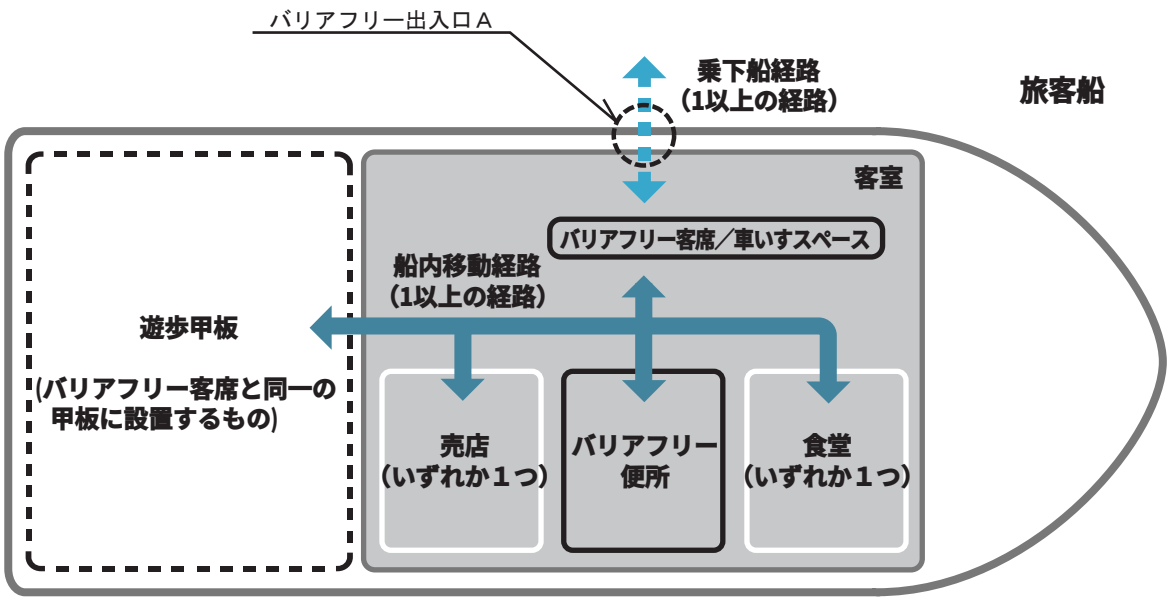
バリアフリー対応すべき経路は、乗下船のための経路（乗下船経路）と船内旅客用設備利用のための経路（船内移動路）である。
基本的な考え方は、右図に示すようにバリアフリー客席及び車いすスペースを中心に、経路を確保することとし、経路のうち1以上をバリアフリー対応とする。主な基準適応は以下の表の通りである。

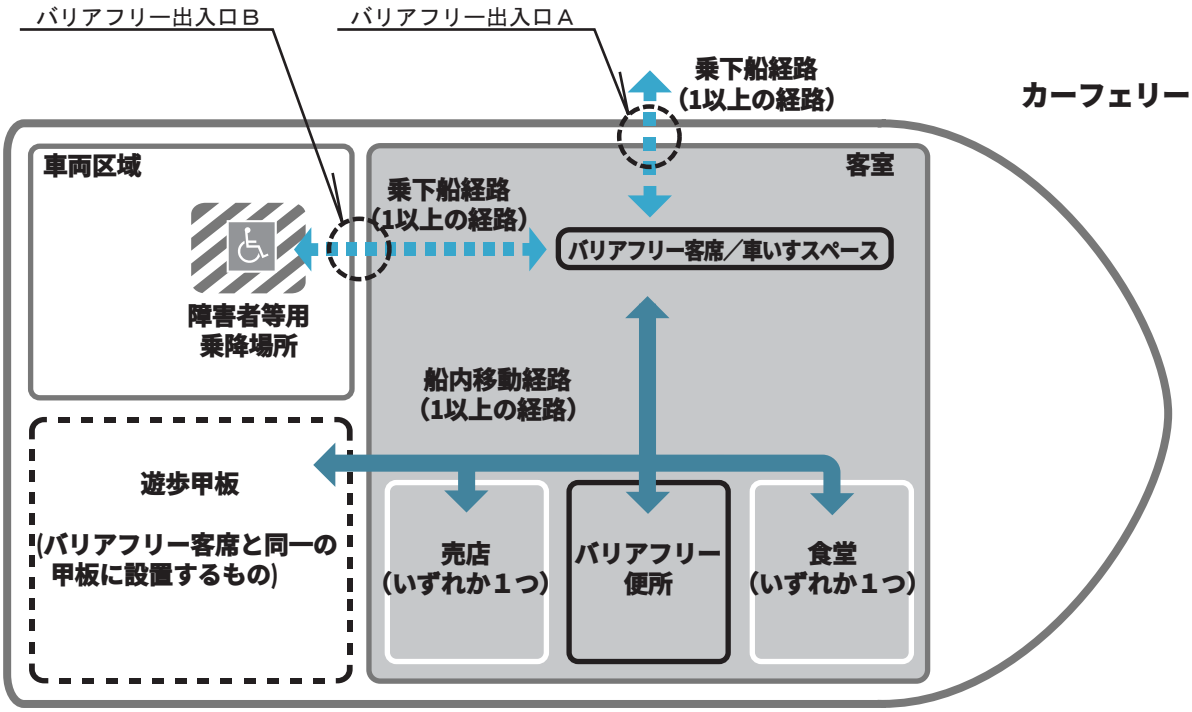
経路の基本的な基準

経路	乗下船経路 （バリアフリー通路1）	船内移動経路 （バリアフリー通路2）
幅	幅80cm以上（注1）	幅120cm以上（注2）
手すりの設置	○	○
手すりの端部点字表示	○	○
床面は滑りにくい仕上げ	○	○
段差は船舶の安全を確保した方法により解消	○	○
通路の末端付近は車いすの転回に支障のないこと	○	○
通路途中の車いすのすれ違い、転回場所	すれ違い、転回場所は不要	50m以内 にすれ違い、転回場所必要
経路の確保	乗下船時のみ	常時
経路が別甲板に渡る時	エレベーターその他の昇降機 （バリアフリーエレベーター1）	エレベーター （バリアフリーエレベーター2）
経路途中にある戸（暴露されたものを除く）	自動扉または障害者等が円滑に開閉して通過できること	自動扉または障害者等が円滑に開閉して通過できること

（注1）乗下船時は、一方通行を前提として車いす使用者が通過できる最低幅（80cm以上）を確保。
（注2）船内旅客用設備利用時は、車いす使用者と健常者とのすれ違いを想定した最低幅（120cm以上）を確保。

経路の概念図


バリアフリー出入口Ａ
乗下船経路
（1以上の経路）
旅客船
客室
バリアフリー客席／車いすスペース
船内移動経路
（1以上の経路）
遊歩甲板
（バリアフリー客席と同一の甲板に設置するもの）
売店
（いずれか１つ）
バリアフリー便所
食堂
（いずれか１つ）


バリアフリー出入口Ｂ
バリアフリー出入口Ａ
乗下船経路
（1以上の経路）
カーフェリー
車両区域
客室
乗下船経路
（1以上の経路）
バリアフリー客席／車いすスペース
障害者等用
乗降場所
船内移動経路
（1以上の経路）
遊歩甲板
（バリアフリー客席と同一の甲板に設置するもの）
売店
（いずれか１つ）
バリアフリー便所
食堂
（いずれか１つ）

考え方の補足

「移動等円滑化」の内容

高齢者、障害者等の移動または施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上または施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいいます。

旅客不定期航路事業

旅客船のバリアフリー化は、まずは公共交通機関としての公益性が高い一般旅客定期航路事業を対象に適用を義務づけていますが、遊覧船、屋形船、レストランクルーズ船などで構成される旅客不定期航路事業についても、一般旅客定期航路事業のバリアフリー化の進展に合わせて、バリアフリー化を図ることが望まれます。

生活航路（長距離フェリーを含む）と観光航路

観光船が、海上運送法による一般旅客定期航路事業を営むものであればバリアフリー化が必要となります。そうでない場合にも、生活航路と観光航路とは性格は違いますが、観光航路は多くの人が初めて訪れ、船上での時間を楽しむものであり、バリアフリー化が望まれます。高齢者、障害者等の旅へのいざないも日常生活・社会生活の上で活力を生むために欠くことのできないものです。

ソフト面での対応の考え方

バリアフリーは、ハード面だけではなくソフト面での対応も必要となりますが、乗組員等の介助、支援を受けることに心的負担を感じる人もいることを考慮すると、ハード面の施設に替えてソフト面（人的支援）ですべて対応することは認められません。

バリアフリー客席の考え方

バリアフリー化のための設備、構造等については、当該船舶の旅客中に一定の割合で障害者等がいることを想定して基準を定めています。

基準第49条第1項　航行予定時間8時間未満の場合において、旅客定員25人ごとに1以上要求される基準適合客席は、いす席、座席、寝台のいずれかで必要数を確保する。

（例）	旅客定員	基準適合客席
いす席	35人	
座　席	25人	
寝　台	25人	
計	85人	4個

第49条第2項　航行予定時間8時間以上の場合については、旅客定員25人ごとに1個以上の基準適合客席を設け、内訳はいす席定員25人に1個以上、座席及び寝台の定員25人に1個以上の座席または寝台で必要数を確保する。

（例）	旅客定員	基準適合客席
いす席	35人	2個
座　席	30人	合わせて4個
寝　台	50人	
計	115人	6個

臨時に旅客定員を増加させる場合の考え方

多客期などに臨時に旅客定員を増加させる場合には、当然それに伴い障害者等も多く乗船することが想定され、増加後の旅客定員に応じて船舶の構造及び設備をバリアフリー基準に適合させる必要があります。（バリアフリー新法第8条参照）

バリアフリー通路1・2における末端の転回場所の設置

バリアフリー通路1における末端の転回場所の設置、バリアフリー通路2における末端の転回場所、 50m以内毎のすれ違い及び転回場所の設置については、以下のとおりとなります。

旅客船のバリアフリー基準は、船舶の大きさに応じて基準の差異はなく、総トン数5トン以上に一律に適用されることになるため、基準の作成にあたっては小型船を意識し基本的に小型船であっても達成できるミニマムリクワイアメント（最低基準）として策定されています。しかしながら、バリアフリー通路に設ける車いすの転回場所等については、船舶の大きさにかかわらず設計の自由度を高めるための解釈を設けるとともに、特にすれ違い場所の規定が小型船にとって空間制約上大変厳しい要件となり得ることを想定し、次頁のA及びBに示すような取扱をすることとしています。

① 「通路の末端の付近」を「末端」から5m以内までとすることができるという幅を持たせることにより設計の自由度を高めることとしました。（次頁A及びBのすべて場合）

② バリアフリー通路1において、バリアフリー客席及び車いすスペースを結ぶ通路が短い場合、双方から5m以内に設けられた転回場所を共有することができることとしました。（次頁Aの2の場合）

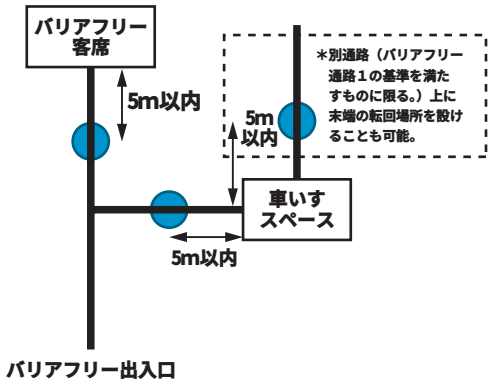
③ バリアフリー通路2において、 50m以内毎のすれ違い及び転回場所が末端の転回場所を兼ねることを可能としました。（次頁Bの2の場合）

④ バリアフリー通路2において、バリアフリー客席、車いすスペース、船内旅客用設備を結ぶ通路が短い場合、これらの末端の転回場所を1つに集中することにより50m以内毎のすれ違い及び転回場所を省略することを可能としました。（次頁Bの3の場合）

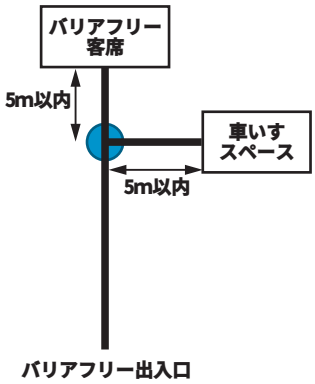
ただし、④（次頁Bの3）は小型船において空間制約の厳しい場合に適用すべき緩和措置であり、大型船にあっては次頁Bの1を、小型船であっても可能な限り次頁Bの1または2を満足することが望まれます。

A　バリアフリー通路１における末端の転回場所の設置について

1. 通路の末端から5m以内に転回場所が必要。



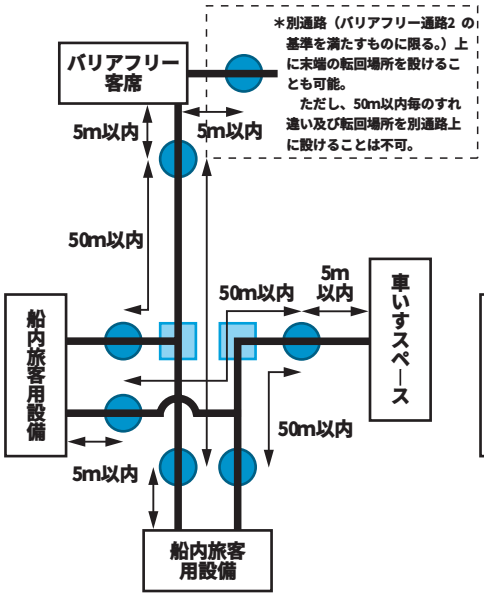
2. 通路が短い場合には回転場所を共有する設計も可能。



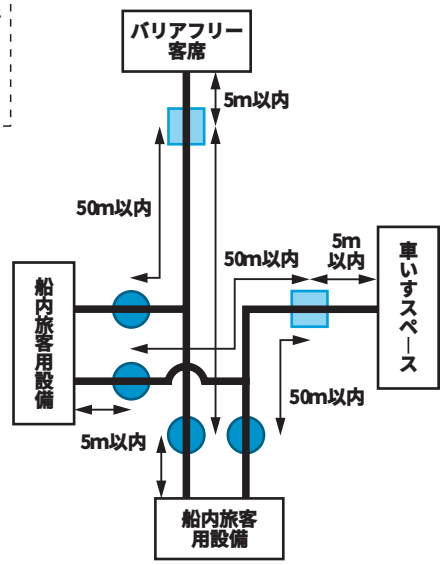
：末端の転回場所

B　バリアフリー通路２における末端の転回場所、５０m以内毎のすれ違い及び転回場所の設置について

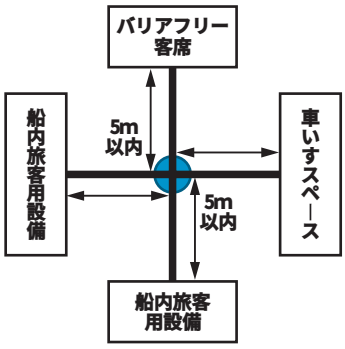
1. 通路の末端から5m以内に転回場所が必要。
転回場所と転回場所の間には50m以内毎にすれ違い及び転回場所が必要。



2. 50m以内毎にすれ違い及び転回場所は末端の転回場所を兼ねることが可能。



3. 通路が短い場合には末端の転回場所を１つにすることにより50m以内毎のすれ違い及び転回場所を省略する設計も可能。



：末端の転回場所

：50m以内毎のすれ違い及び転回場所

基本となる寸法

1.車いすの基本寸法

JIS（日本工業規格）における車いす寸法は、以下のような規格となっています。

⑴手動車いすの寸法（JIS T 9201：2006）

これまでは、大型、中型、小型の3区分でしたが、1998年5月の第3回の改正により、自走用標準型と介助用標準型についての規定となりました。

また可能な限りISO（国際標準化機構）との整合化も図られました。

手動車いす寸法（JIS T 9201：2006）

部　位	寸法値（mm）
全長（L-0）	1200以下
全幅（W-0）	700以下
フットサポート高(H-7)	50以上
全高（H-0）	1090以下

＊折りたたみ幅（W-H）は、JIS T 9201：2003において320㎜以下と定められていたが、JIS T 9201：2006では明示されていない。

⑵電動車いすの寸法 JIS T9203（電動車いす）

電動車いすの寸法は、JIS規格により次のように定められています。

電動車いす寸法（JIS T 9203：2006）

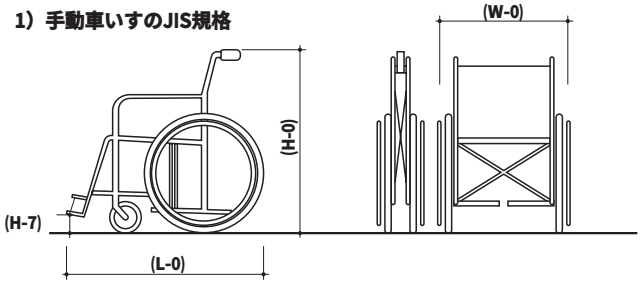
部　位	寸法値（mm）
全長（L-0）	1200以下
全幅（W-0）	700以下
全高（H-0）	1090以下

※リクライニング機構、リフト機構及びチルト機構を装備する電動車いすは、標準状態の寸法とする。

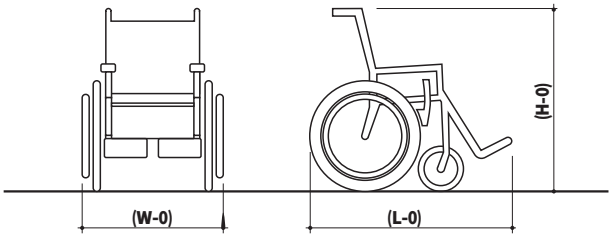
その性能は、登坂力10度（17.6%）以上、段差ののりこえは、4.0cm以上（屋外用）が可能となっています。一充電連続走行時間は、平坦路4～5時間位（軽量型）のものが多い状況です。

1999年9月の第2回改正により、電動車いす型式分類（自操用標準型、自操用ハンドル型（電動三輪車）、自操用座位変換型（リクライニング式、リフト式））が設けられ、これらのうち屋内外兼用のものが適用範囲となりました。

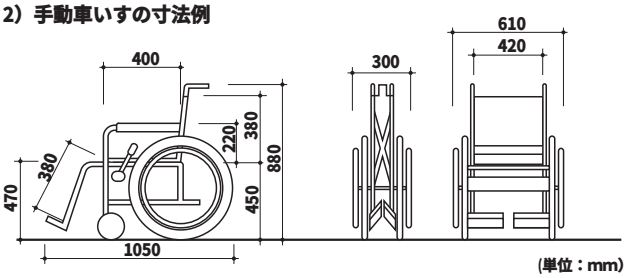
1）手動車いすのJIS規格



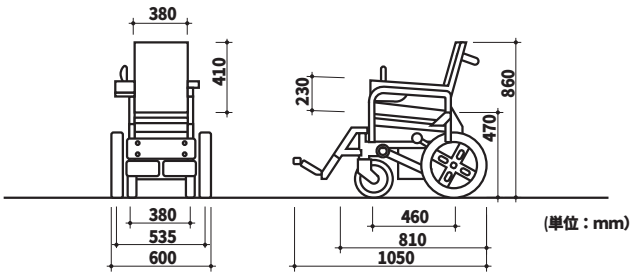
1）電動車いすのJIS規格



2）手動車いすの寸法例



2）電動車いすの寸法例

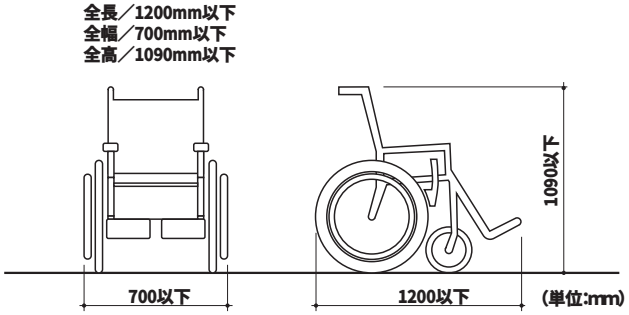


⑶手動及び電動車いすの寸法

ISO7193,7176/5（車いす）

車いすの形状・寸法ISO（国際標準化機構：International Organization for Standardization）においても基準が定められています。

車いすの寸法は、次の最大値を超えない限り国際基準に適合しているものとみなされます。

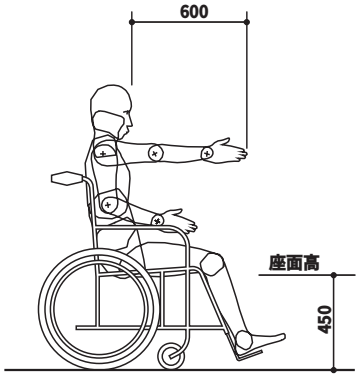


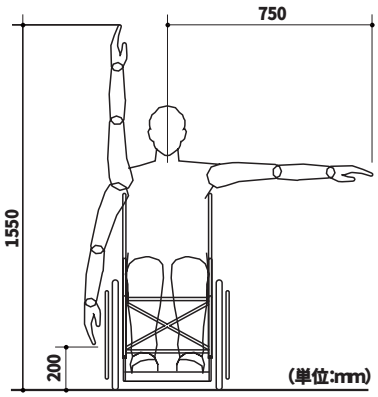
2.人間工学的寸法

⑴車いす使用者の人間工学的な寸法

車いす使用者の人間工学的寸法は、以下の通りです。ただしこれはあくまでも平均的な身体寸法であり、年齢、性別、体格、障害の状況等により個人差があります。

人間工学的寸法



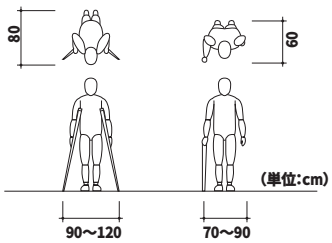


⑵杖使用者の寸法

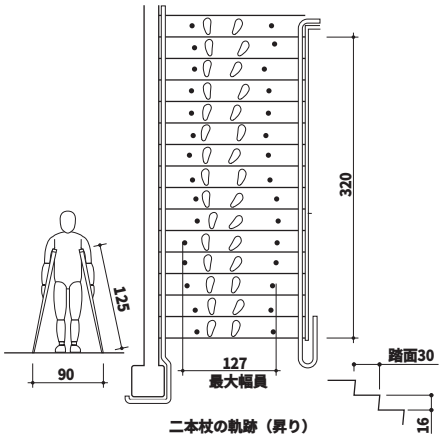
杖使用者の人間工学的寸法は、以下の通りです。

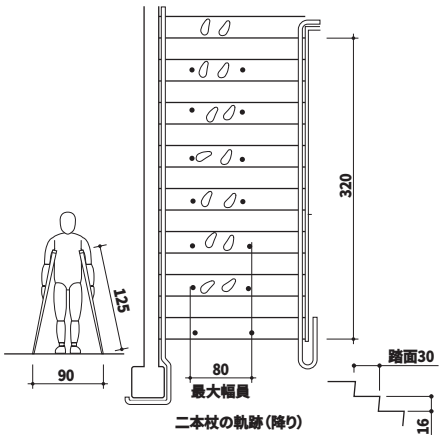
松葉杖使用者の歩行時の幅は、 90cmから120cm程度、杖を片手で使用した際の歩行時の幅は70cmから90cm程度となります。

人間工学的寸法



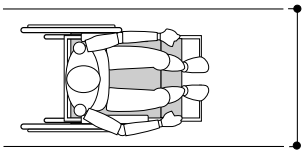
二本杖使用者の階段の昇降





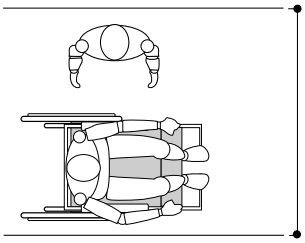
参考:本ガイドラインにおける基本的な寸法

●通行に必要な幅



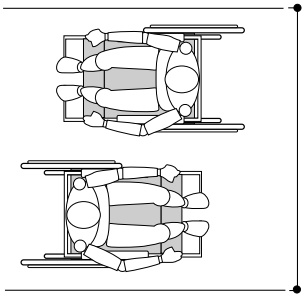
幅：90cm **以上**

●車いすと人のすれ違いの幅



幅：120cm**以上**

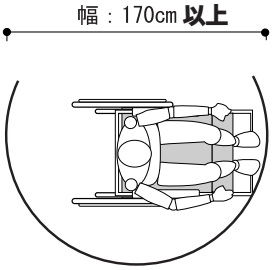
●車いすと車いすのすれ違いの幅



幅：180cm **以上**

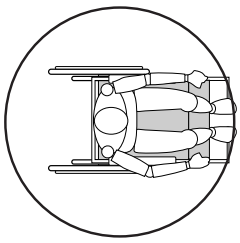
●車いすが180度転回できる寸法

幅：170cm **以上**



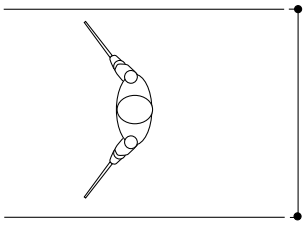
幅：140cm **以上**

●車いすが360度回転できる寸法



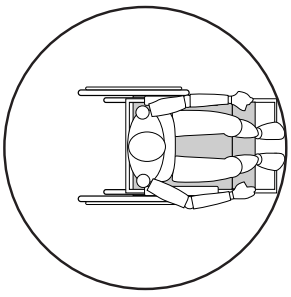
幅：150cm**以上**

●松葉杖使用者が円滑に通行できる幅



幅：120cm**以上**

●電動車いすが360度回転できる寸法



幅：180cm**以上**

(注意)手動車いすの寸法：全幅70cm、全長120cmの場合（JIS規格最大寸法）

ガイドライン本編の見方

ガイドラインでは、一つの整備項目について、次の構成により基準等（「基準」、「基準・推奨の仕様」、「基準等の解説・配慮事項」）を見開きで解説し、設計者の分かりやすい手引となるように、右側のページでは基準等に沿った整備例を紹介しています。

設計にあたっては、旅客船の大きさや旅客定員などの諸条件を考慮し、基準等を組み合わせるなど、「移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資する」というバリアフリー新法の目的に沿った整備を工夫されることを望むものです。

＜ガイドラインの構成＞

●整備項目

整備の対象となる設備および箇所を表しています。

●基本的な考え方

整備項目について、基本的な考え方を簡潔にまとめてあります。

●「基準」及び「基準・推奨の仕様」

◆「基準」：

ここに記載する「基準」は、バリアフリー新法第８条第1項の規定に基づき定められた「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（バリアフリー基準）」のうち、第3章第5節に規定する船舶に関する事項について、本書を使用する方々の理解を深めるため、便宜的に、バリアフリー基準条文を分かりやすく並び替え書き下したものです。

したがって、「基準」は、バリアフリー新法に基づいて旅客船をバリアフリー化する際に求められる、いわゆるミニマムリクワイアメント(最低基準)とも言えるもので、**整備の際に義務となるもの**として位置付けています。

なお、「基準」の記載にあたっては、ガイドライン中に掲載する各整備項目について、個々の経路及び設備に対照させて分かりやすく解説するために、船舶のバリアフリー基準のうち経路及び設備に限って記載しており、それ以外の規定（基準適用除外）については、巻末に掲載する関係法令本文を参照して下さい。

◆「基準・推奨の仕様」：

「基準」には整備に際して設計の自由度を高めるためにそれぞれのバリアフリー設備に求められる機能を要件化した性能基準が多く含まれています。このため、実際に設計する際にこれらの性能基準への適合性に関する判断を支援する観点から、配慮すべき事項、参考とすべき構造・寸法等の例を示した**基準の標準的な仕様（基準の仕様）**を**黒文字により記載**しています。

また、上記「基準」を超えて、**より進んだバリアフリーを目指した整備（推奨）**を行う際に期待される水準のもの（推奨の仕様）を**青文字により記載**しています。

●基準等の解説・配慮事項

整備項目毎の「基準」及び「基準・推奨の仕様」に関して説明しています。

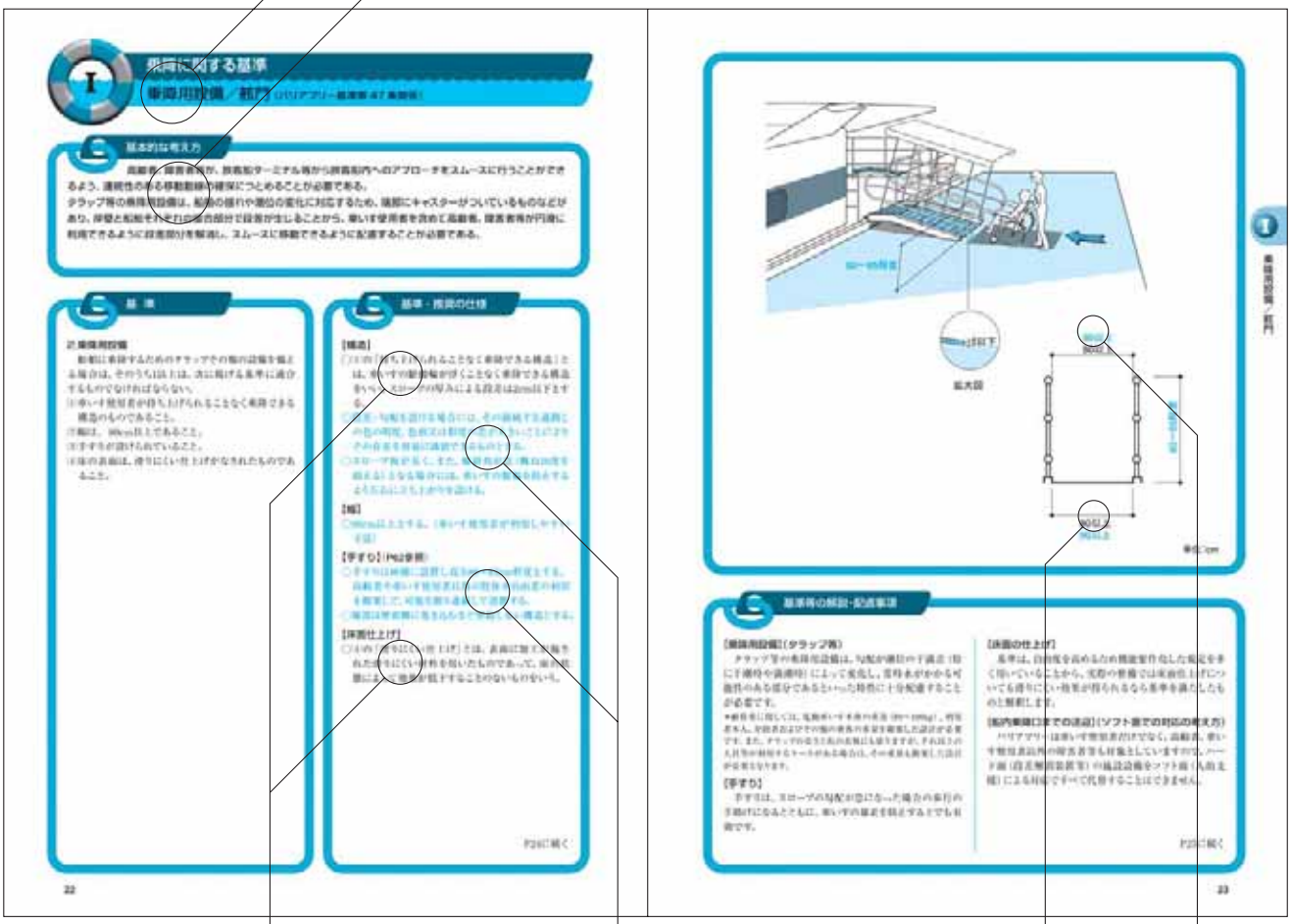
●図・イラストによる解説

「基準」及び「基準・推奨の仕様」に沿った整備例を図やイラストを使って分かりやすく解説しています。また、図・イラストによる解説中の寸法については、**「基準」に関するもの**については**黒色数字**により、**より進んだバリアフリーを目指した整備（推奨）**については**青色数字**により、レベルに応じて表記を区別しています。

整備項目

基本的な考え方

図版・イラストによる



基準の仕様（黒色文字）

より進んだバリアフリーを目指した整備（青色文字）

基準の仕様（黒色数字）

より進んだバリアフリーを目指した整備（青色数字）

基準全文

1. 用語

このガイドラインにおいて、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。また、ここに規定するもののほか、このガイドラインにおいて使用する用語は、バリアフリー新法において使用する用語の例による。

⑴バリアフリー基準　バリアフリー新法第8条第1項の規定に基づき定められた、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令をいう。

⑵船舶　海上運送法による一般旅客定期航路事業（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。）を営む者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する船舶をいう。

⑶遊歩甲板　通常の航行時において旅客が使用する暴露甲板（通路と兼用のものは除く。）であって、バリアフリー客席と同一の甲板上にあるものをいう。

⑷船内旅客用設備　バリアフリー便所、バリアフリー食堂、1以上の売店及び総トン数20トン以上の船舶の遊歩甲板をいう。

⑸手すり　手すり、握り手その他これに類する設備をいう。

⑹車いす　日本工業規格“手動車いす(JIS T9201:2006)”をいう。

2.乗降用設備

船舶に乗降するためのタラップその他の設備を備える場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。

⑵幅は、80cm以上であること。

⑶手すりが設けられていること。

⑷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。

3.舷門又は甲板室の出入口

旅客が乗降するための出入口（舷門又は甲板室の出入口をいう。）のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「**バリアフリー出入口A**」という。）でなければならない。

⑴幅は、80cm以上であること。

⑵スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

4.車両区域の出入口および乗降場所

車両区域の出入口のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「**バリアフリー出入口B**」という。）でなければならない。

⑴幅は、80cm以上であること。

⑵スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

⑶高齢者、障害者等が車両から乗降するための場所であって、次に掲げる基準に適合するもの（以下「**乗降場所**」という。）が設けられていること。

①幅は、350cm以上であること

②車両区域の出入口に隣接して設けられていること。ただし、乗降場所と車両区域の出入口との間に幅が80cm以上である通路を1以上設ける場合は、この限りでない。

③乗降場所であることを示す表示が設けられていること。

5.バリアフリー客席

5.1　客席のうち旅客定員25人ごとに1以上のバリアフリー客席を設けなければならない。

5.2　航行予定時間が8時間未満の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴ いす席、座席又は寝台であること。

⑵ 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

⑶ 手すりが設けられていること。

⑷ 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。

5.3　航行予定時間が8時間以上の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴ いす席、座席又は寝台であること。

⑵ いす席が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

②手すりが設けられていること

③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。

⑶ 座席又は寝台が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

②手すりが設けられていること

③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。

6.車いすスペース

旅客定員100人ごとに1以上の割合で、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを車いす使用者が円滑に利用できる場所に設けなければならない。ただし、航行予定時間が8時間以上であり、かつ、客席として座席又は寝台のみが設けられている船舶については、この限りでない。

⑴ 車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。

⑵ 車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。

⑶ 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。

⑷ 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。

⑸ 車いすを固定することができる設備が設けられていること。

⑹ 車いすスペースである旨が表示されていること。

7. バリアフリー通路1

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「**バリアフリー通路1**」という。）でなければならない。

⑴ 幅は、 80cm以上であること。
⑵ 手すりが設けられていること。
⑶ 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
⑷ 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。
⑸ スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
⑹ 通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

8. バリアフリー通路2

バリアフリー客席及び車いすスペースと船内旅客用設備との間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「**バリアフリー通路2**」という。）でなければならない。

⑴ 幅は、 120cm以上であること。
⑵ 手すりが設けられていること。
⑶ 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
⑷ 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。
⑸ スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
⑹ 通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであり、かつ、 50m以内ごとに車いすが転回し及び車いす使用者同士がすれ違うことができる広さの場所が設けられていること。

9. 戸

バリアフリー通路1及びバリアフリー通路2に戸（暴露されたものを除く。）を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

⑴ 幅は、 80cm以上であること。
⑵ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

10. 階段

バリアフリー通路1及びバリアフリー通路2に設置される階段（踊り場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴ 手すりが設けられていること。
⑵ 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
⑶ 回り段がないこと。
⑷ 踏面の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
⑸ 踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。
⑹ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。
⑺ 階段の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。

11. バリアフリーエレベーター 1

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席又は車いすスペースが別甲板にある場合には、バリアフリー通路1に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエレベーターは、次に掲げる基準に適合するもの（「**バリアフリーエレベーター1**」という。）でなければならない。

⑴ かご及び昇降路の出入口の幅は、 80cm以上であること。
⑵ かごの広さは、車いす使用者が乗り込むのに十分なものであること。
⑶ かご内に手すりが設けられていること。
⑷ かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する設備が設けられていること。
⑸ 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。
⑹ 乗降ロビーの幅は140cm以上であり、奥行きは135cm以上であること。

12.バリアフリーエレベーター 2

バリアフリー客席又は車いすスペースと船内旅客用設備が別甲板にある場合には、バリアフリー通路2にエレベーターを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエレベーターは、次に掲げる基準に適合するもの（「**バリアフリーエレベーター2**」という。）でなければならない。

⑴ かご及び昇降路の出入口の幅は、 80cm以上であること。
⑵ かごの内法幅は140cm以上であり、内法奥行きは135cm以上であること。ただし、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。
⑶ かご内に、車いす使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡が設けられていること。ただし、前号ただし書に該当する場合は、この限りでない。
⑷ かご内に手すりが設けられていること。
⑸ かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものであること。
⑹ かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する設備が設けられていること。

⑺ かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられていること。
⑻ かご内及び乗降ロビーには、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤が設けらていること。
⑼ かご内に設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうちそれぞれ1以上は、点字がはり付けられていること等により視覚障害者が容易に操作できる構造となっていること。
⑽ 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。
⑾ 乗降ロビーの幅は150cm以上であり、有効奥行きは150cm以上であること。
⑿ 乗降ロビーには、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられていること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が2のみである場合は、この限りでない。

13. バリアフリーエスカレーター

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席又は車いすスペースが別甲板にある場合には、バリアフリー通路1に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエスカレーターは、次に掲げる基準に適合するもの（以下「**バリアフリーエスカレーター**」という。）でなければならない。ただし、⑺及び⑻については、複数のバリアフリーエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りるものとする。

⑴ バリアフリーエスカレーターが1のみ設けられる場合にあっては、昇降切換装置が設けられていること。
⑵ 勤務する者を呼び出すための装置が設けられていること。
⑶ 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
⑷ 昇降口において、 3枚以上の踏み段が同一平面上にあること。
⑸ 踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものであること。
⑹ くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものであること。
⑺ 幅は、 80cm以上であること。
⑻ 踏み段の面を車いす使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

14. 便所

便所を設ける場合は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴ 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。
⑵ 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。
⑶ 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35cm以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。
⑷ 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。
⑸ 腰掛便座及び手すりが設けられた便房を1以上設けること。

15. バリアフリー便所

船舶設備規程第117条の規定により大便所を設けることとされている船舶の便所は、そのうち1以上は、次に掲げる基準のいずれかに適合するもの（「**バリアフリー便所**」という。）でなければならない。

⑴ 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。
⑵ 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であること。

16.バリアフリー便所（便房内設型）

16.1　15.⑴の便房が設けられた便所は、次に掲げる基準に適合するもの（「**バリアフリー便所（便房内設型）**」という。）でなければならない。

⑴ 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。
⑵ 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。
⑶ 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35cm以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。
⑷ 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。
⑸ 出入口の幅は、 80cm以上であること。
⑹ 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
⑺ 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する標識が設けられていること。
⑻ 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
①幅は、 80cm以上であること。
②高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
⑼ 車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されてい

ること。

16.2　15.⑴の便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴ 腰掛便座及び手すりが設けられていること。

⑵ 出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑶ 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。

⑷ 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。

⑸ 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

①幅は、 80cm以上であること。

②高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

⑹ 車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。

⑺ 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する手を洗うための水洗器具が設けられていること。

17.バリアフリー便所(独立型)

17.1　15.⑵の便所は、次に掲げる基準に適合するもの(「**バリアフリー便所(独立型)**」という。)でなければならない。

⑴ 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別(当該区別がある場合に限る。)並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。

⑵ 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。

⑶ 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置式小便器、壁掛式小便器(受け口の高さが35cm以下のものに限る。)その他これらに類する小便器が設けられていること。

⑷ 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。

⑸ 腰掛便座及び手すりが設けられていること。

⑹ 出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑺ 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。

⑻ 出入口には、当該便所が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。

⑼ 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

① 幅は、 80cm以上であること。

② 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

⑽ 車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。

⑾ 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する手を洗うための水洗器具が設けられていること。

18. バリアフリー食堂

もっぱら旅客の食事の用に供する食堂を設ける場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの(「**バリアフリー食堂**」という。)でなければならない。

⑴ 出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑵ 出入口には段がないこと。

⑶ 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。

⑷ いすの収容数百人ごとに一以上の割合で、車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有するテーブルを配置すること。

⑸ 聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該食堂に表示すること。

19.一以上の売店

一以上の売店(もっぱら人手により物品の販売を行うための設備に限る)には聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該売店に表示すること。

20.総トン数20トン以上の船舶の遊歩甲板

総トン数20トン以上の船舶の遊歩甲板(通常の航行時において旅客が使用する暴露甲板(通路と兼用のものは除く。)であって、バリアフリー客席と同一の甲板上にあるものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴ 出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑵ 段を設ける場合は、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

⑶ 戸(遊歩甲板の出入口の戸を除く。)を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

① 幅は、 80cm以上であること。

② 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

⑷ 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。

⑸ 手すりが設けられていること。

21.点状ブロック

階段及びエスカレーターの上端及び下端並びにエレベーターの操作盤に近接する通路には、点状ブロック(床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。)を敷設しなければならない

22.運航情報提供設備

目的港の港名その他の当該船舶の運航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。

23.バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置の案内

23.1　バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を表示した案内板その他の設備を設けなければならない。

23.2　バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。

ガイドライン

I 乗降に関する基準

乗降用設備／舷門（バリアフリー基準第 47 条関係）

基本的な考え方

高齢者、障害者等が、旅客船ターミナル等から旅客船内へのアプローチをスムースに行うことができるよう、連続性のある移動動線の確保につとめることが必要である。

タラップ等の乗降用設備は、船舶の揺れや潮位の変化に対応するため、端部にキャスターがついているものなどがあり、岸壁と船舶それぞれの接合部分で段差が生じることから、車いす使用者を含めて高齢者、障害者等が円滑に利用できるように段差部分を解消し、スムースに移動できるように配慮することが必要である。

基　準

2.乗降用設備

船舶に乗降するためのタラップその他の設備を備える場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。

⑵幅は、 80cm以上であること。

⑶手すりが設けられていること。

⑷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。

基準・推奨の仕様

【構造】

○⑴の「持ち上げられることなく乗降できる構造」とは、車いすの駆動輪が浮くことなく乗降できる構造をいい、スロープの厚みによる段差は2cm以下とする。

○段差・勾配を設ける場合には、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

○スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。

【幅】

○90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

【手すり】（P62参照）

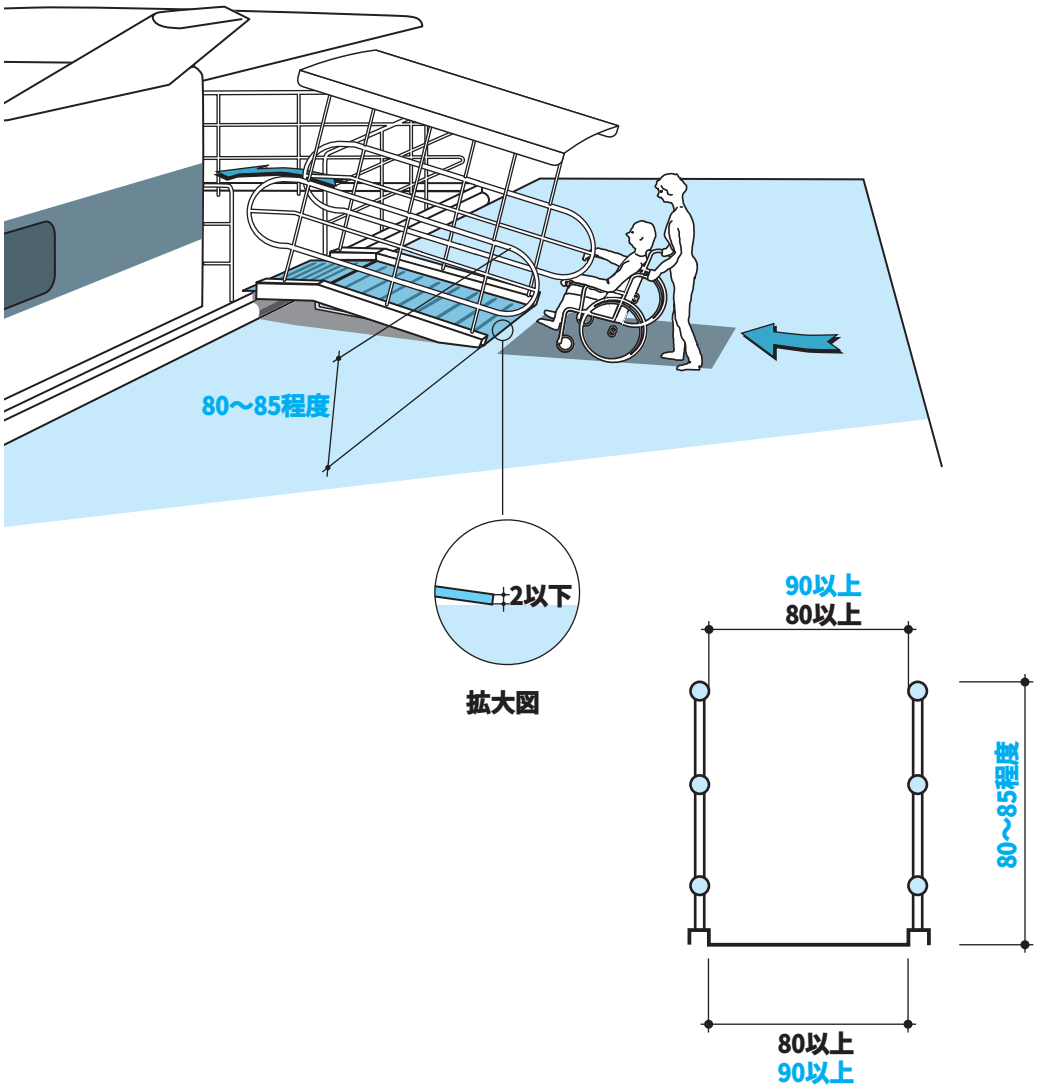
○手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。

○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

【床面仕上げ】

○⑷の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

P24に続く



基準等の解説・配慮事項

[乗降用設備]（タラップ等）

タラップ等の乗降用設備は、勾配が潮位の干満差（特に干潮時や満潮時）によって変化し、常時水がかかる可能性のある部分であるといった特性に十分配慮することが必要です。

＊耐荷重に関しては、電動車いす本体の重量（80～100kg）、利用者本人、介助者およびその他の乗客の重量を勘案した設計が必要です。また、タラップの長さと桁の有無にも依りますが、それ以上の人員等が利用するケースがある場合は、その重量も勘案した設計が必要となります。

[手すり]

手すりは、スロープの勾配が急になった場合の歩行の手助けになるとともに、車いすの暴走を防止する上でも有効です。

[床面の仕上げ]

基準は、自由度を高めるため機能要件化した規定を多く用いていることから、実際の整備では床面仕上げについても滑りにくい効果が得られるなら基準を満たしたものと解釈します。

[船内乗降口までの送迎]（ソフト面での対応の考え方）

バリアフリーは車いす使用者だけでなく、高齢者、車いす使用者以外の障害者等も対象としていますので、ハード面（段差解消装置等）の施設設備をソフト面（人的支援）による対応ですべて代替することはできません。

P25に続く

I 乗降に関する基準

乗降用設備／舷門（バリアフリー基準第 47 条関係）

基準・推奨の仕様

【勾配】

○1/12以下とする。

【照明設備】

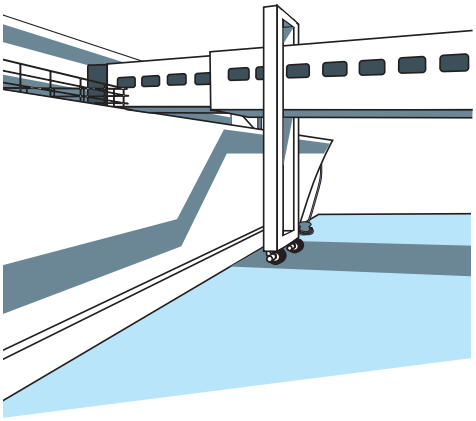
○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

【屋根・ひさし】

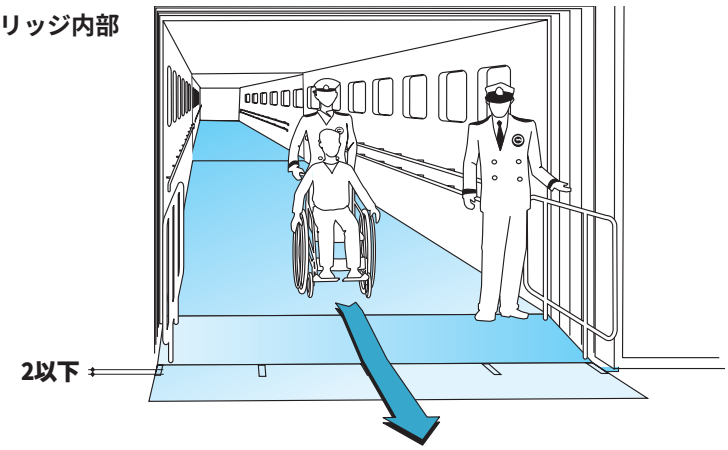
○肢体不自由者は傘を差すことが難しいため、連絡橋や浮き桟橋上、乗降口までの通路、乗降用設備等には大きめのひさし等雨をよける設備を設置する。

参考：陸上施設が整備する施設

ボーディングブリッジ外観



ボーディングブリッジ内部



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［スロープ（勾配）の考え方］

公共交通機関で使用されるスロープの勾配、傾斜の程度は、比率（例えば12分の1、傾斜角度5度、百分率8%）で表すのが一般的です。 1/12 （約5度、 8%）以上の勾配が出る時は、基本的に介助者又は職員の介助による対応が必要です。

①勾配が1/12 （約5度、 8%）の場合は、ある程度上肢の筋力がある車いす使用者であれば自立が可能であり、介助者の負担も比較的少ないと考えられます。

②勾配が1/8 （約7度、 12%）の場合は、熟練した筋力のある車いす使用者でも負担が大きく、介助者の手を借りないと自立して乗降ができない場合があります。後方への転倒の恐れとともに自立の限界の目安と考えられます。

③さらに実際の船舶に装備されるスロープでは、1/4（約14度、 25%）程度の急勾配になる場合もあると考えられます。この勾配では介助者無しの乗降は不可能もしくは非常に困難であり、介助者の負担や危険性も大きくなります。また、この勾配はJIS規格に規定される電動車いすの登坂性能10度を超える勾配であり、かなりの危険を伴うことを認識しておく必要があります。

［段差・勾配の視覚的表示］

タラップと舷門の間の摺動部に構造上やむを得ずフラップを設置したときはフラップの端部とそれ以外の部分との色の明度の差を大きくすること等により、摺動部を容易に識別できるものとし、同様に勾配部分においても、その接続する通路と色の明度差を大きくする等により、その存在を容易に識別できるものとする配慮が必要です。

I 乗降に関する基準

舷門から甲板室出入口までの通路（バリアフリー基準第 51 条第1項関係）

基本的な考え方

高齢者、障害者等が、旅客船ターミナル等から旅客船内へのアプローチをスムースに行うことができるよう、連続性のある移動動線の確保につとめることが必要である。船舶の安全を確保した適切な手段により、水密コーミングなどの段差は解消する。

基　準

7.バリアフリー通路１

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路1」という。）でなければならない。

⑴幅は、 80cm以上であること。
⑵手すりが設けられていること。
⑶手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
⑷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。
⑸スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
⑹通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

【末端の構造】

○⑹において、「通路の末端の付近」の転回場所は、通路の末端にできる限り近い場所に設けることとし、通路の末端から当該場所の中心までのバリアフリー通路1の長さが5mを超えてはならない。
○⑹において、「転回に支障のないもの」とは、幅が140cm以上及び奥行が135cm以上であるもの、または、直径150cm以上の円形の空間をいう。
○転回場所の広さは、幅140cm以上および奥行170cm以上の空間とする。

【通路の形状】

○曲がり角の出角はすみきりまたは、曲面とする。

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

基準・推奨の仕様

【幅】

○90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

【手すり】（P62参照）

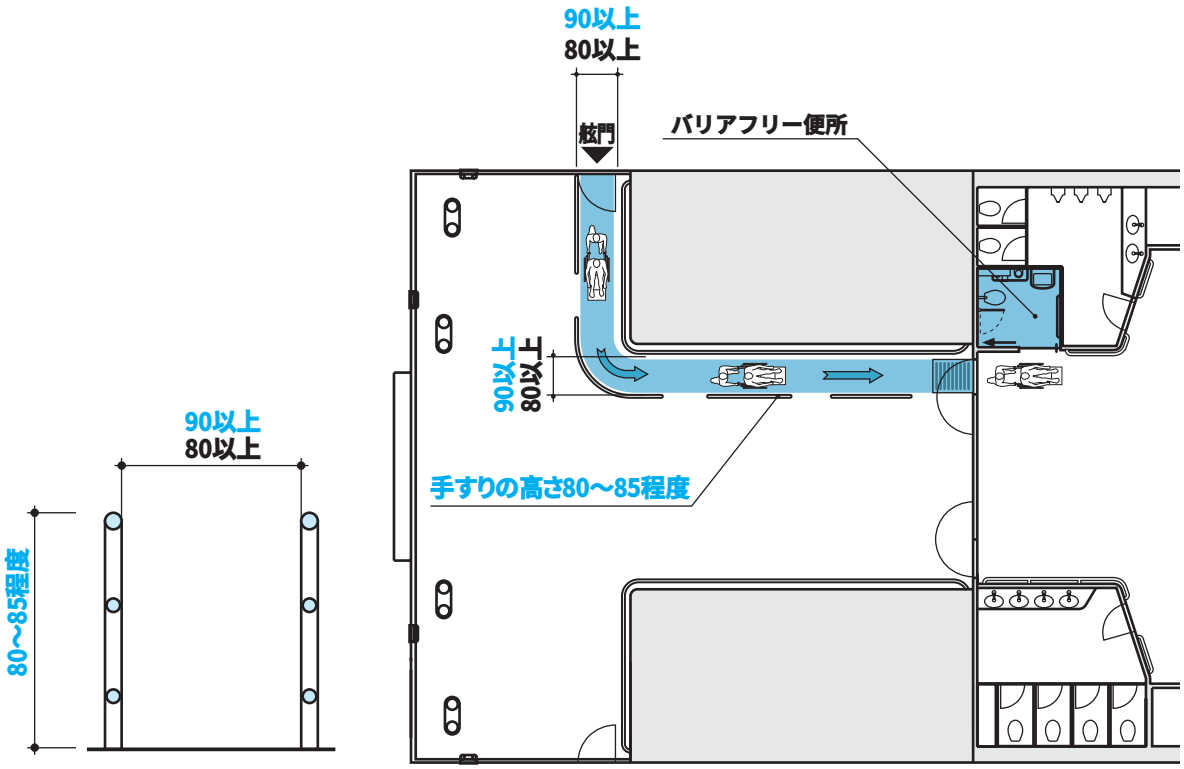
○手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。
○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

【床面仕上げ】

○⑷の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。
○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。
○⑸の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段（段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段）であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。
○スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。
○スロープ板の勾配は1/12以下とする。
○スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。
○スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[バリアフリー通路1の設備]

すべての高齢者、障害者等の方が独力で利用できることを求めてはいませんが、介助者の有無に関わらずバリアフリー通路1に必要とされている基準を充足してください。

また、視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないよう、原則として床面から200cm程度の空間に、天井や壁面からの突出物を設けないよう配慮することが必要です。やむを得ず突出物を設ける場合は、視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないよう、高さ110cm以上の柵やそれに代わる進入防止措置等を講じる配慮が必要です。この場合、床に近いところに白杖で容易に柵等を感知できるようにします。

[通路の手すり]

通路に設ける手すりは、高齢者や歩行困難者が両側の手すりにつかまって歩行することも想定されるので、車いすが通行可能でかつ高齢者や歩行困難者が両側に負担なくつかまる程度の幅が望まれます。

[暴露部通路の手すり]

一般的に旅客船では、船体動揺時の旅客の安全な歩行のためにストームレールを設けている場合がありますが、高齢者や障害者等の移動の安全性・円滑性等に鑑みると、両側に手すりを設置することが望まれます。

[手すりの点字]

（通路の手すりの基準等の解説　**P65参照**）

[床面の仕上げ]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

[スロープ（勾配）の考え方]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

[段差・勾配の視覚的表示]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

I 乗降に関する基準

甲板室出入口、水密コーミング（バリアフリー基準第４８条第1項関係）

基本的な考え方

高齢者、障害者等が、旅客船ターミナル等から旅客船内へのアプローチをスムースに行うことができるよう、連続性のある移動動線の確保につとめることが必要である。船舶の安全を確保した適切な手段により、水密コーミングなどの段差は解消する。

基　準

3.舷門又は甲板室の出入口

旅客が乗降するための出入口（舷門又は甲板室の出入口をいう。）のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー出入口A」という。）でなければならない。

⑴幅は、 80cm以上であること。

⑵スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

基準・推奨の仕様

【幅】

○90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○⑵の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段（段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段）であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。

○スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。

○スロープ板の勾配は1/12以下とする。

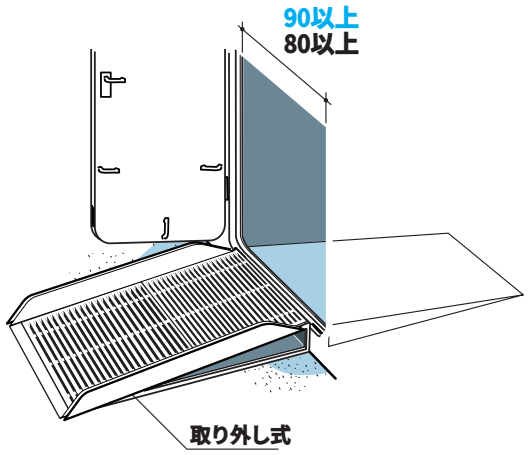
○スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

○スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。

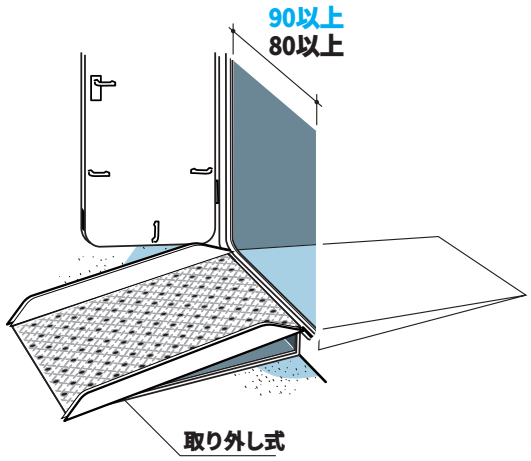
【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

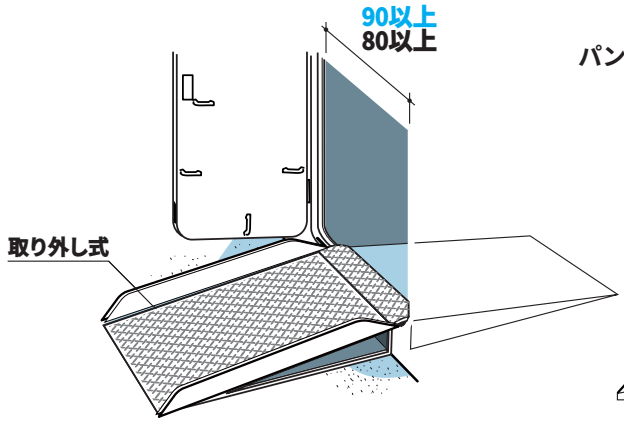
スロープ板



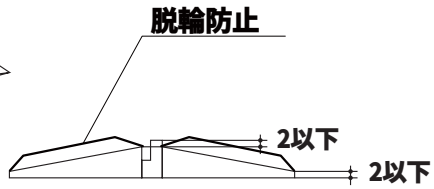
グレーチィングタイプ



パンチィングチェッカープレートタイプ



チェッカープレートタイプ



単位:cm

基準等の解説・配慮事項

[段差解消]

バリアフリーという利便性の向上は、安全措置がすべてとられた上で図られるべきものであり、今般のバリアフリー基準は、船舶安全法体系の安全に関する要件の上乗せ要件となっています。したがって水密コーミングについては水密性の保持を目的として要求されています。
水密コーミングがある場合、スペースの制約に配慮しながら、乗下船時のみに使用することができる取り外し可能な補助スロープ板等の設置が必要です。

[スロープ(勾配)の考え方]
(乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**)

[段差・勾配の視覚的表示]
(乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**)

[床面の仕上げ]
(乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**)

I 乗降に関する基準

甲板室出入口からバリアフリー客席及び車いすスペースまでの通路（バリアフリー基準第51条第1項関係）

基本的な考え方

船内通路では、車いす使用者が通行できる幅が必要である。車両甲板と同一の舷門から乗船する場合は、歩行者の通路部分は高齢者、障害者等を含むすべての使用者が安全に通行可能な配慮をすることが必要である。一方通行を前提として車いす使用者が通過できる幅（80cm）を確保している。

基　準

7.バリアフリー通路１

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路1」という。）でなければならない。

⑴幅は、 80cm以上であること。
⑵手すりが設けられていること。
⑶手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
⑷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。
⑸スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
⑹通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

通路の末端にできる限り近い場所に設けることとし、通路の末端から当該場所の中心までのバリアフリー通路1の長さが5mを超えてはならない。

○⑹において、「転回に支障のないもの」とは、幅が140cm以上及び奥行が135cm以上であるもの、または、直径150cm以上の円形の空間をいう。

○転回場所の広さは、幅140cm以上および奥行170cm以上の空間とする。

【通路の形状】

○曲がり角の出角はすみきりまたは、曲面とする。

【通路に設ける戸】（P60参照）

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

基準・推奨の仕様

【幅】

○90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

【手すり】（P62参照）

○手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。

○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

【床面仕上げ】

○⑷の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○⑸の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段（段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段）であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。

○スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。

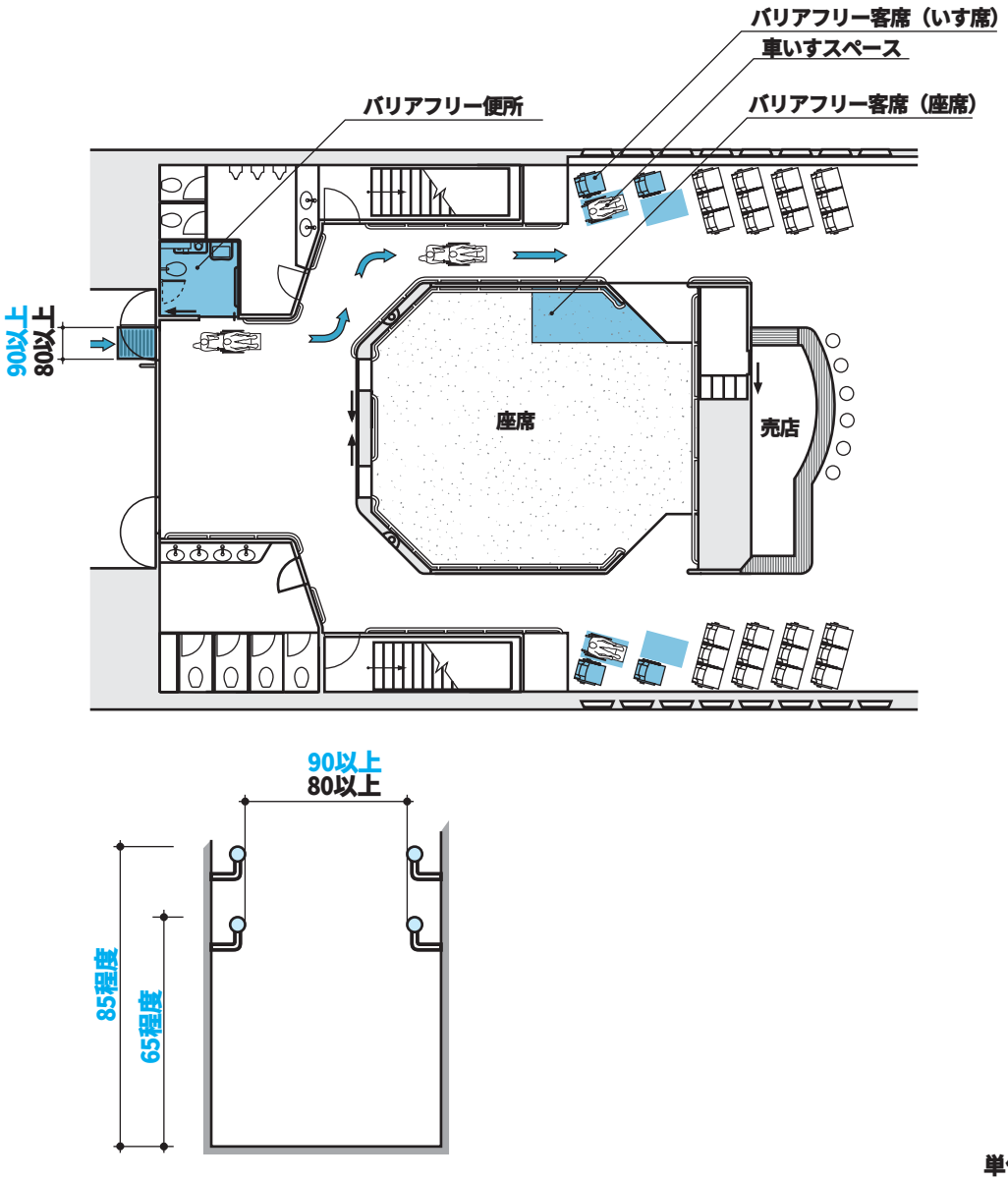
○スロープ板の勾配は1/12以下とする。

○スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

○スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。

【末端の構造】

○⑹において、「通路の末端の付近」の転回場所は、



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［バリアフリー通路１の設備］
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

［通路の手すり］
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

［暴露部通路の手すり］
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

［手すりの点字］
（通路の手すりの基準等の解説　**P65参照**）

［床面の仕上げ］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

［スロープ（勾配）の考え方］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

［段差・勾配の視覚的表示］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

I 乗降に関する基準

カーフェリー／乗船口（バリアフリー基準第 47 条関係）

基本的な考え方

カーフェリーの乗船口に設置するタラップには船舶の揺れ、潮位の変化に対応するためキャスターがついていたり、一部が階段になっているものがある。またタラップと乗船口の接続部分にも段差がある。車いす使用者を含め障害者等がスムースに移動できるように配慮することが必要である。

基　準

2.乗降用設備

船舶に乗降するためのタラップその他の設備を備える場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。

⑵幅は、 80cm以上であること。

⑶手すりが設けられていること。

⑷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。

基準・推奨の仕様

【構造】

○⑴の「持ち上げられることなく乗降できる構造」とは、車いすの駆動輪が浮くことなく乗降できる構造をいい、スロープの厚みによる段差は2cm以下とする。

○段差・勾配を設ける場合には、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

○スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。

【幅】

○90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

【手すり】（P62参照）

○手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。

○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

【床面仕上げ】

○⑷の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

【勾配】

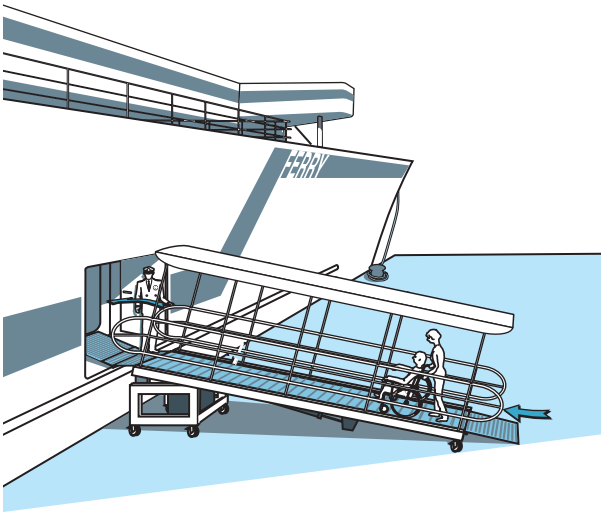
○1/12以下とする。

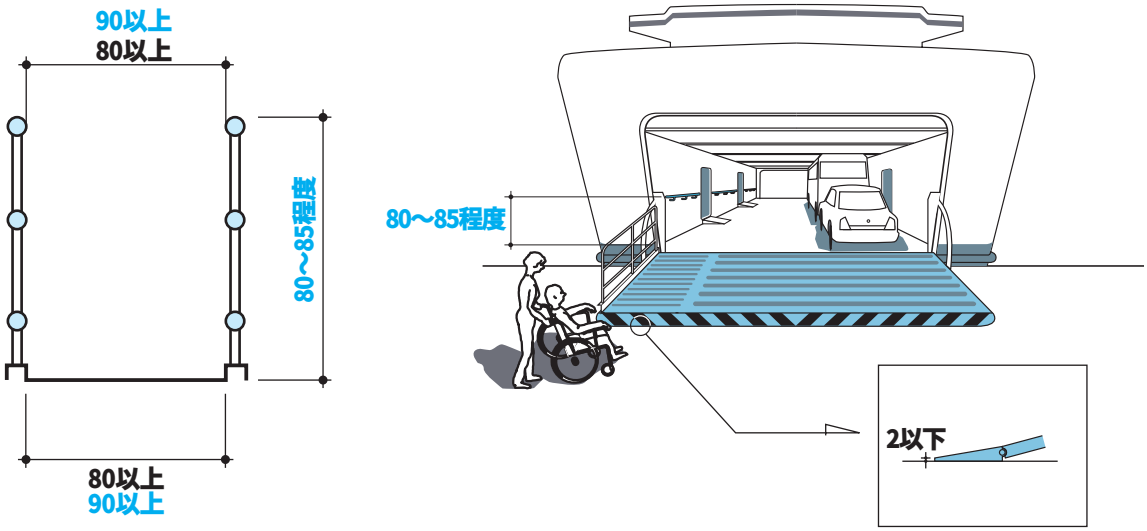
【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

【屋根・ひさし】

○肢体不自由者は傘を差すことが難しいため、連絡橋や浮き桟橋上、乗降口までの通路、乗降用設備等には大きめのひさし等雨をよける設備を設置する。





単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［バリアフリー通路１の設備］
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

［暴露部通路の手すり］
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

［床面の仕上げ］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

［スロープ（勾配）の考え方］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

［段差・勾配の視覚的表示］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

Ⅰ 乗降に関する基準

カーフェリー／車両区域（バリアフリー基準第４８条第２項関係）

基本的な考え方

高齢者、障害者等が車両区域から旅客船内へのアプローチがスムースにできるよう、連続性のある移動動線の確保につとめることが必要である。

基　準

4.車両区域

車両区域の出入口のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー出入口B」という。）でなければならない。

⑴幅は、 80cm以上であること。

⑵スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

⑶高齢者、障害者等が車両から乗降するための場所であって、次に掲げる基準に適合するもの（以下「乗降場所」という。）が設けられていること。

①幅は、 350cm以上であること。

②車両区域の出入口に隣接して設けられていること。ただし、乗降場所と車両区域の出入口との間に幅が80cm以上である通路を1以上設ける場合は、この限りでない。

③乗降場所であることを示す表示が設けられていること。

基準・推奨の仕様

【幅】

○90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○⑵の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段（段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段）であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。

○スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。

○スロープ板の勾配は1/12以下とする。

○スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

○スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。

【乗降場所の床面の仕上げ】

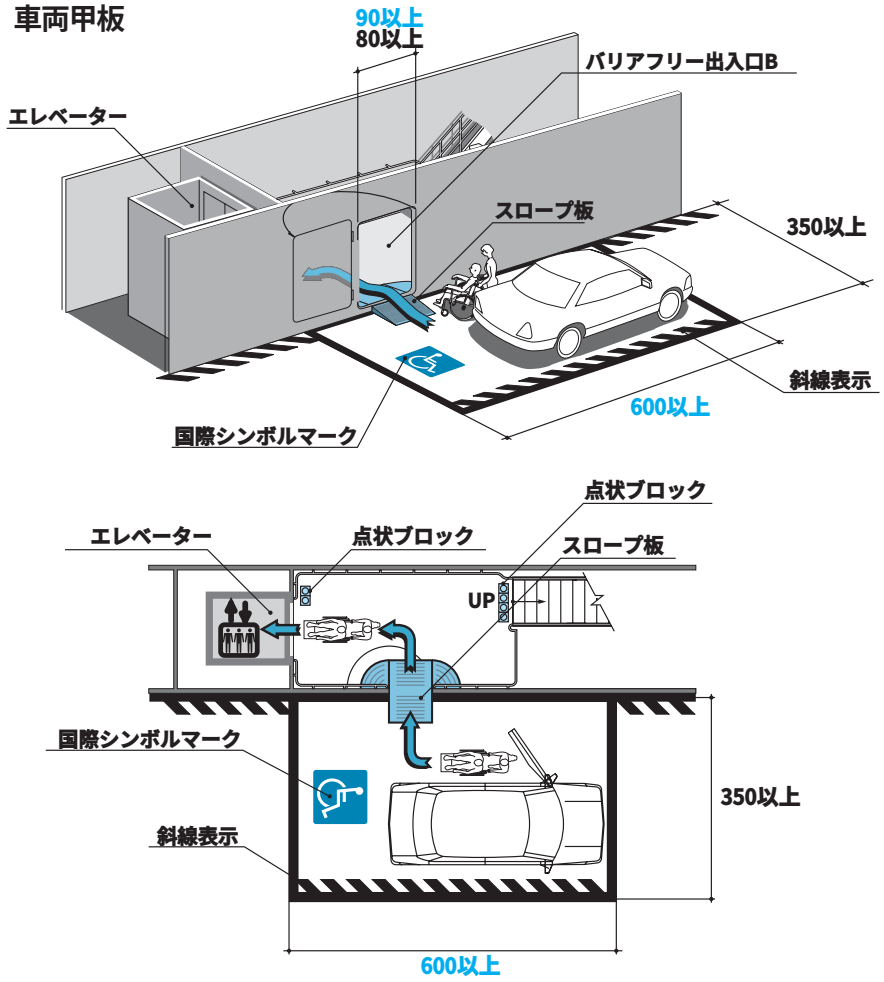
○床の表面は、滑りにくい仕上げがなされているものとする。

○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

1F 車両甲板



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[車両甲板]

複数の車両甲板を有する船舶では、高齢者、障害者等が利用する車両甲板が限定されている場合は当該車両甲板の船内への出入口、限定されていない場合はすべての車両甲板からの船内への出入口において、幅員拡幅、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が整備されている必要があります。

高齢者、障害者等が車両から乗降するための場所から甲板室の出入口までの通路は、通路幅を確保し、安全柵の設置を行う配慮が必要です。

車両甲板に通路を設ける場合は、車両搭載場所との境界側にも手すりを設ける配慮が必要です。また、バリアフリー通路部分の床を色分け表示することにより明確に区別する配慮も必要です。

[乗降場所]

乗降場所は、高齢者、障害者等が車両への乗降のために一時的に利用するものであり、運航中を含め常に確保しておく必要はありませんが、その使用目的から、各寄港地で乗降場所が利用可能な状態にしておく必要があります。

乗降場所の横幅3.5mの基準は、普通乗用車2.1mに介助者が付き添える幅1.4mを加えた数値であり、長さについては普通乗用車5.6mに鑑み、 30㎝～40㎝を加えた6mが一般的です。障害者用乗降施設である旨の標示板や塗装表示などを行い視認性を確保します。塗装表示は車室スペース床面に車いす国際シンボルマーク、乗降用スペースに斜線表示を行います。（道路の移動円滑化整備ガイドラインより）

[スロープ（勾配）の考え方]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

[段差・勾配の視覚的表示]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

[暴露部通路の手すり]

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説　**P27参照**）

[床面の仕上げ]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

I 乗降に関する基準

カーフェリー／車両区域出入口から甲板室出入口まで（バリアフリー基準第51条第1項関係）

基本的な考え方

車両区域と旅客室は別甲板にある場合が多い。そのような場合には、車いす使用者や車いす使用者以外の肢体不自由者が移動できる設備を確保することが必要である。

基　準

7.バリアフリー通路１

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路1」という。）でなければならない。

⑴幅は、 80cm以上であること。

⑵手すりが設けられていること。

⑶手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。

⑷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。

⑸スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

⑹通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

通路の末端にできる限り近い場所に設けることとし、通路の末端から当該場所の中心までのバリアフリー通路1の長さが5mを超えてはならない。

○⑹において、「転回に支障のないもの」とは、幅が140cm以上及び奥行が135cm以上であるもの、または、直径150cm以上の円形の空間をいう。

○転回場所の広さは、幅140cm以上および奥行170cm以上の空間とする。

【通路の形状】

○曲がり角の出角はすみきりまたは、曲面とする。

【通路に設ける戸】（P60参照）

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

基準・推奨の仕様

【幅】

○90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

【手すり】（P62参照）

○手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。

○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

【床面仕上げ】

○⑷の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○⑸の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段（段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段）であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。

○スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。

○スロープ板の勾配は1/12以下とする。

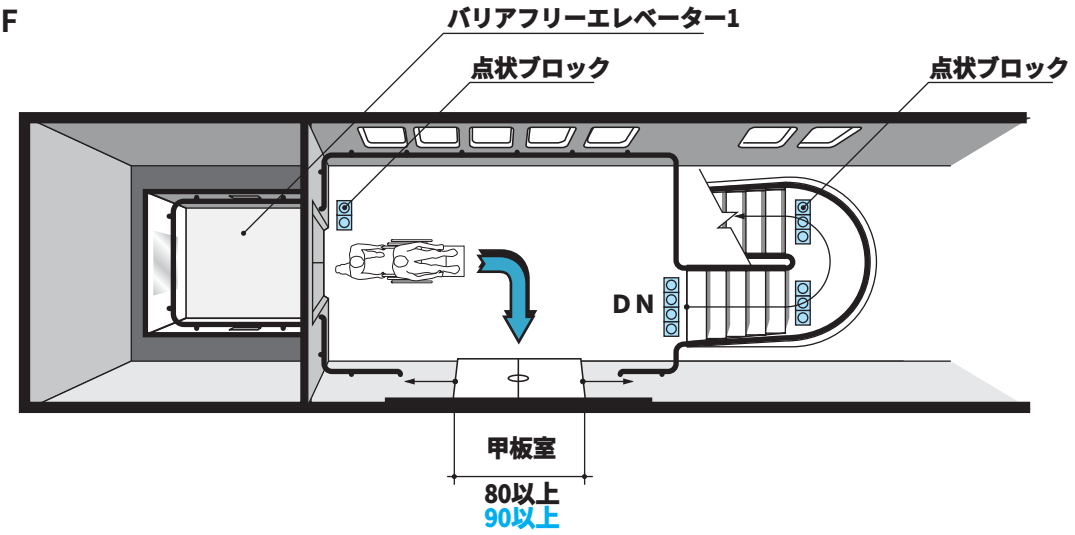
○スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

○スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。

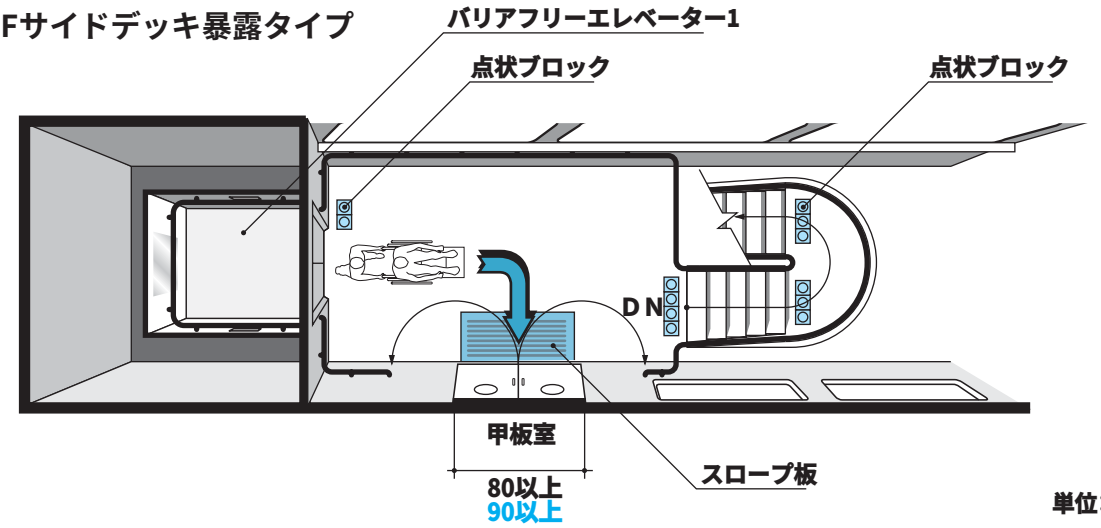
【末端の構造】

○⑹において、「通路の末端の付近」の転回場所は、

2F



2Fサイドデッキ暴露タイプ



単位:cm

基準等の解説・配慮事項

[バリアフリー通路１の設備]
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

[通路の手すり]
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

[暴露部通路の手すり]
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

[手すりの点字]
（通路の手すりの基準等の解説 **P65参照**）

[床面の仕上げ]
（乗降用設備/舷門の基準等の解説 **P23参照**）

[スロープ(勾配)の考え方]
（乗降用設備/舷門の基準等の解説 **P25参照**）

[段差・勾配の視覚的表示]
（乗降用設備/舷門の基準等の解説 **P25参照**）

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー客席及び車いすスペースから船内旅客用設備まで（バリアフリー基準第 51 条第 2 項関係）

基本的な考え方

バリアフリー客席及び車いすスペースから船内旅客用設備（バリアフリー便所、バリアフリー食堂、1以上の売店及び総トン数２０トン以上の船舶の遊歩甲板）までの経路も、すべての利用者がスムースかつ安全に通行可能なよう配慮をすることが必要である。原則、独力の移動を可能とすることが必要である。

また、健常者とのすれ違いを想定した通路幅（１２０cm）を確保することが必要である。その他の経路についても、災害時等における避難の容易性も勘案し、バリアフリー化された経路を複数確保することが望ましい。

基　準

8.バリアフリー通路2

バリアフリー客席及び車いすスペースと船内旅客用設備との間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路2」という。）でなければならない。

⑴幅は、 120cm以上であること。

⑵手すりが設けられていること。

⑶手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。

⑷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。

⑸スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

⑹通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであり、かつ、 50m以内ごとに車いすが転回し及び車いす使用者同士がすれ違うことができる広さの場所が設けられていること。

基準・推奨の仕様

【バリアフリー通路以外の経路】

○バリアフリー通路以外の経路についても可能な限りバリアフリー化する。

【幅】

○140cm以上とする。（車いす使用者が転回に支障ない寸法）

【手すり】（P62参照）

○手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。

○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

【床面仕上げ】

○⑷の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○⑸の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段（段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段）であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。

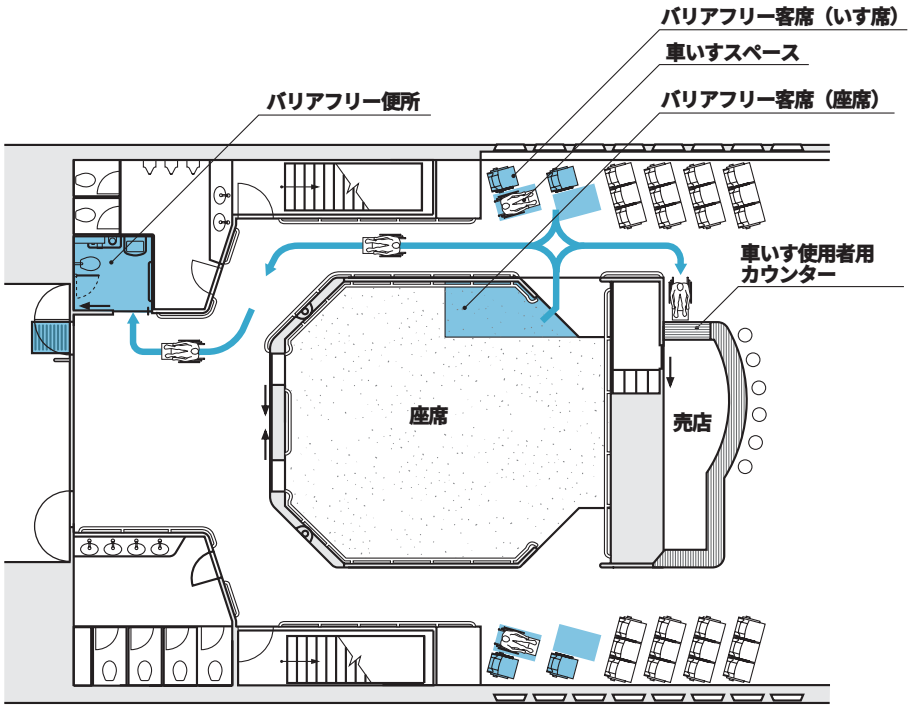
○スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。

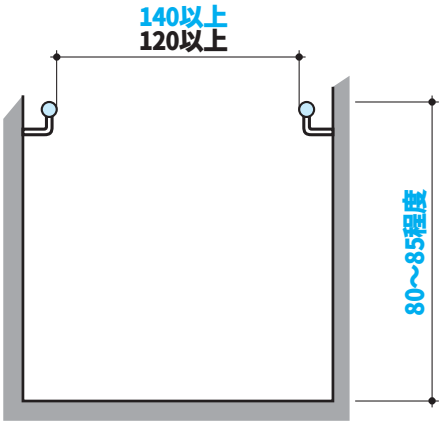
○スロープ板の勾配は1/12以下とする。

【スロープ板】

○スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

P40に続く





単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[バリアフリー通路2の設備]

バリアフリー通路2は、高齢者、障害者等が独力で利用できることを求めており、そのために設備は必要とされている基準を満足させる必要があります。

また、視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないよう、原則として床面から200cm程度の空間に、天井や壁面からの突出物を設けないよう配慮することが必要です。やむを得ず突出物を設ける場合は、視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないよう、高さ110cm以上の柵やそれに代わる進入防止措置等を講じる配慮が必要です。この場合、床に近いところに白杖で容易に柵等を感知できるようにします。

[船内通路]

船内通路においては、車いす使用者や、車いす使用者以外の肢体不自由者が通行できる通路幅を確保することが必要です。（120cmは二本杖使用者が通行しやすい幅でもある。）

[すれ違い場所]

見通しの利かない長い通路の曲がり角等で車いす使用者同士が行き合った場合、車いす使用者がバックで遠いすれ違い場所まで戻らなくてすむように、曲がり角ごとにすれ違いができる場所を設ける等の配慮が必要です。

P41に続く

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー客席及び車いすスペースから船内旅客用設備まで（バリアフリー基準第 51 条第 2 項関係）

基準・推奨の仕様

【末端の構造】

○⑹において、「通路の末端の付近」の転回場所は、通路の末端にできる限り近い場所に設けることとし、通路の末端から当該場所の中心までのバリアフリー通路2の長さが5mを超えてはならない。

○⑹において、「転回に支障のないもの」とは、幅が140cm以上及び奥行が135cm以上であるもの、または、直径150cm以上の円形の空間をいう。

○転回場所の広さは、幅140cm以上および奥行170cm以上の空間とする。

【すれ違い場所】

○⑹において、「50m以内」とは、同基準により「転回に支障のない」広さが確保された隣り合う2つの場所の中心間のバリアフリー通路2の長さが50m以内であることをいう。

○⑹において、「車いすが転回し及び車いす使用者同士がすれ違うことができる広さ」とは、旅客定員が100人以下の船舶の場合は、幅が140cm以上及び奥行が135cm以上であるもの、または、直径150cm以上の円形の空間をいい、旅客定員が100人を超える船舶の場合は、幅が180cm以上、奥行きが180cm以上であるものをいう。

○旅客定員100人以下の船舶であっても、通路の長さを勘案して幅180cm以上、奥行き180cm以上のすれ違い場所を設ける。

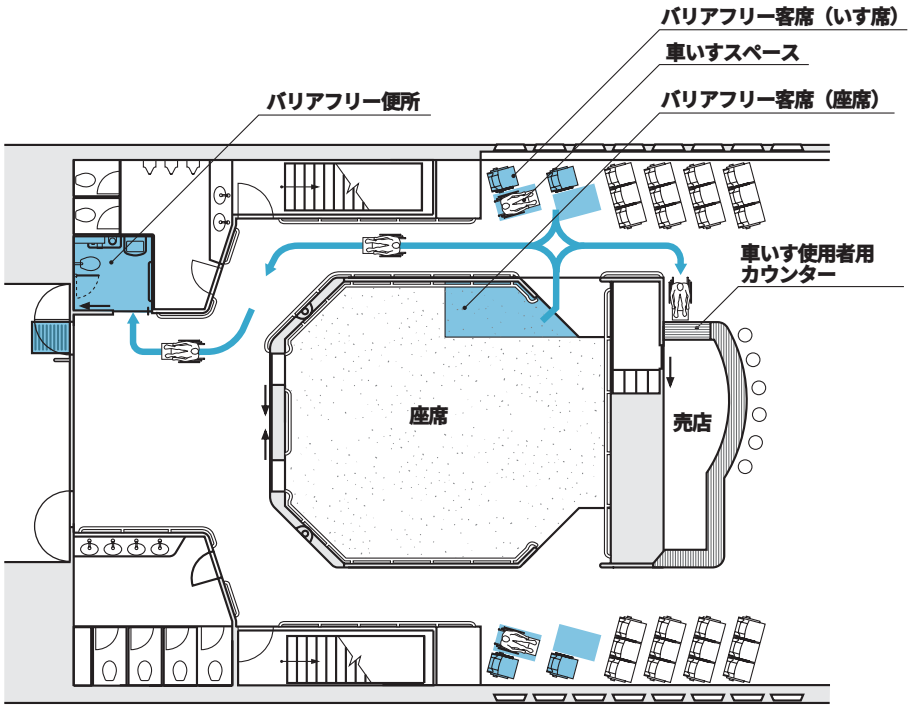
【通路の形状】

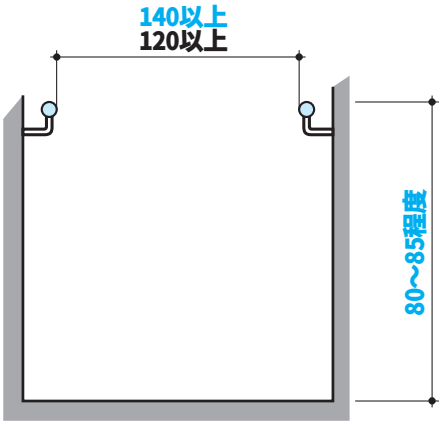
○曲がり角の出角はすみきりまたは、曲面とする。

【通路に設ける戸】(P60参照)

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。





単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［暴露部通路の手すり］
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

［手すりの点字］
（通路手すりの基準等の解説 **P65参照**）

［床面の仕上げ］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説 **P23参照**）

［スロープ（勾配）の考え方］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説 **P25参照**）

［段差・勾配の視覚的表示］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説 **P25参照**）

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー便所（便房内設型）（バリアフリー基準第５４条関係）

基本的な考え方

障害部位により使用方法も異なることから、車いすが十分回転できること、便座の高さ、フットサポートが便器に当たらないようにすること、便器の形状について配慮する。また、乳幼児を連れた利用者等にも配慮する。

基　準

１５.バリアフリー便所

船舶設備規程第117条により大便所を設けることとされている船舶の便所は、そのうち1以上は、次に掲げる基準のいずれかに適合するもの（「バリアフリー便所」という。）でなければならない。

⑴便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。

⑵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であること。

１６.バリアフリー便所（便房内設型）

16.1　15.⑴の便房が設けられた便所は、次に掲げる基準に適合するもの（「バリアフリー便所（便房内設型）」という。）でなければならない。

⑴便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。

⑵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。

⑶男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35cm以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。

⑷前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。

⑸出入口の幅は、80cm以上であること。

⑹出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。

⑺出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する標識が設けられていること。

⑻出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

①幅は、80cm以上であること。

②高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

⑼車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。

P44に続く

基準・推奨の仕様

【便所の設置】

○船舶設備規程第117条により大便所を設けることとされていない船舶についても便所を設ける場合はバリアフリー便所とする。

○男女別に設置する場合は、異性介助の者たちが入りやすい位置（一般便房入口付近等）に設置する。

【案内設備（触知案内図等）】

○16.1⑴における「その他の方法」として、触知案内図を使用する方法を同号の基準に適合するものの例とする。

○触知案内図等を設置する高さは、床からその中心までの高さを140cmから150cmとする。

【床面仕上げ】

○16.1⑵の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【手すり】（P52参照）

【出入口の幅】

○90cm以上とし、120cm以上とすることが望ましい。（二本杖使用者の利用しやすい寸法）

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○16.1⑹の「車いす使用者が通過する際に支障となる段」とは、高さ2cmを超えるものをいう。

【出入口の標識】（P92参照）

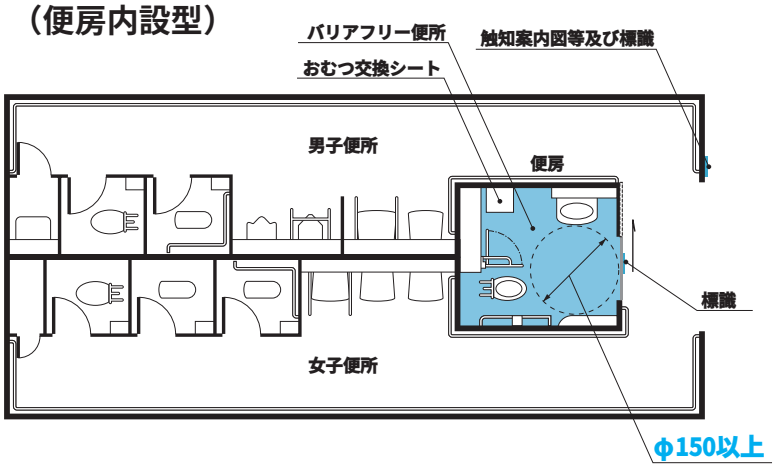
○16.1⑺における「標識」とは、国際シンボルマーク又は、JIS Z8210（案内用図記号）の‘身障者用設備’図記号をいう。

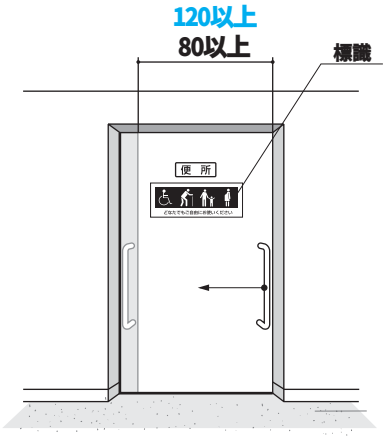
【出入口の戸】

○16.1⑻②の「容易に開閉して通過できる構造」とは、車いす使用者が車いすに座った状態のまま開閉して通過できる構造であって、電動式引き戸又は軽い力で操作できる手動式引き戸その他これに類する機能を有するものをいう。

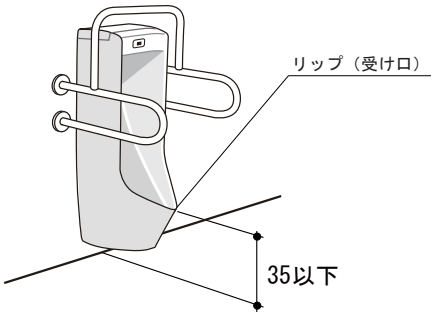
P44に続く

バリアフリー便所（便房内設型）

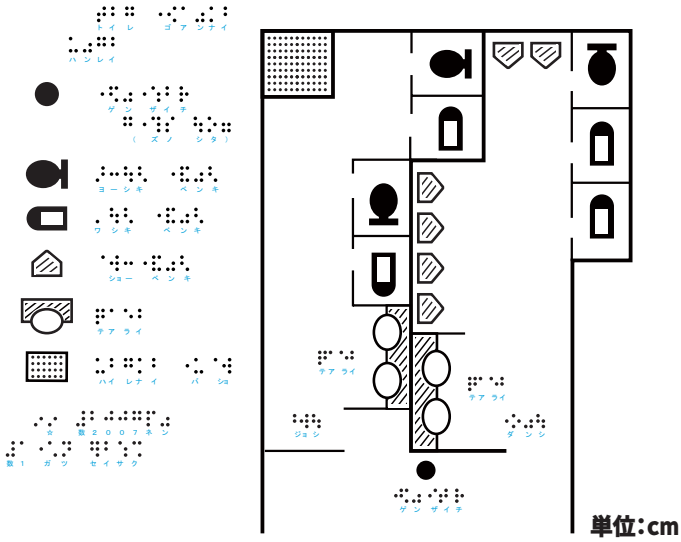




低リップ壁掛け式小便器



触知案内図等の例
（トイレ案内図JIST0922）



基準等の解説・配慮事項

[配　置]

バリアフリー便所は、高齢者、障害者等が利用しやすい場所に設置することが望まれます。スペース的な問題もありますが、障害部位により使用方法も異なることから、車いすが十分に内部で回転できることが望まれます。また、手すり等も右きき用と左きき用を両方設置することが望まれます。

[触知案内図等の設置]

点字により表示する場合の表示方法はJIS T0921規格、触知案内図により表示する場合の表示方法はJIS T0922規格を参照してください。なお、触知案内図等は、船舶設備規程で要求されている便所以外の便所についても高齢者、障害者等の利用を考慮して設備する必要があります。

[床面の仕上げ]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

P45に続く

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー便所（便房内設型）（バリアフリー基準第５４条関係）

基　準

16.2　15.⑴の便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴腰掛便座及び手すりが設けられていること。

⑵出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑶出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。

⑷出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。

⑸出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

①幅は、 80cm以上であること。

②高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

⑹車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。

⑺高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する手を洗うための水洗器具が設けられていること。

使用者が便房の出入口、便座及び手を洗うための水洗器具の間の移動を円滑に行うことが可能であり、かつ、 360度回転するために必要な広さが確保されていることをいう。ただし、便座及び手を洗うための水洗器具が適切に配置され、車いす使用者が円滑に使用できるものにあってはこの限りでない。

○直径150cm以上の円が内接できる空間を確保する。

【水洗器具】

○16.2⑺の「円滑な利用に適した構造を有する手を洗うための水洗器具」として、腰掛け便座にできる限り近い場所に設けられた床面からの高さが75cm程度であるものを同基準に適合するものの例とする。

○手を洗うための水洗器具は便器に腰かけたまま使用できるものとする。

○蛇口は、上肢不自由者のためにもセンサー式、レバー式などとする。

【便器洗浄ボタン等】（P50参照）

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

【おむつ交換シート】

○乳児のおむつ替え用に乳児用おむつ交換シートを設置する。

基準・推奨の仕様

○出入口の戸周辺は出入りに支障のないような空間を確保する。

○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。手動式の場合は、自動的に戻らないタイプとし、握り手は棒状ハンドル式のものとする。

○電動式ドアの場合、手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式とする。手かざしセンサー式が使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタンを併設する。

【広さ】

○16.1⑼の「円滑な利用に適した広さ」とは、車いす使用者が便所の出入口及び便房の間の移動を円滑に行うことが可能であり、できる限り360度回転するために必要な広さが確保されていることをいう。

○直径150cm以上の円が内接できる空間を確保する。

・・・・・・・・・・・以下便房について・・・・・・・・・・・

【手すり】（P52参照）

【出入口の幅】

○90cm以上とし、 120cm以上とすることが望ましい。（二本杖使用者の利用しやすい寸法）

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○16.2⑶の「車いす使用者が通過する際に支障となる段」とは、高さ2cmを超えるものをいう。

【出入口の標識】（P92参照）

○16.2⑷における「標識」として、国際シンボルマーク又は、 JIS Z8210 （案内用図記号）の‘身障者用設備’図記号をいう。

【出入口の戸】

○16.2⑸②の「容易に開閉して通過できる構造」とは、車いす使用者が車いすに座った状態のまま開閉して通過できる構造であって、電動式引き戸又は軽い力で操作できる手動式引き戸その他これに類する機能を有するものをいう。

○出入口の戸周辺は出入りに支障のないような空間を確保する。

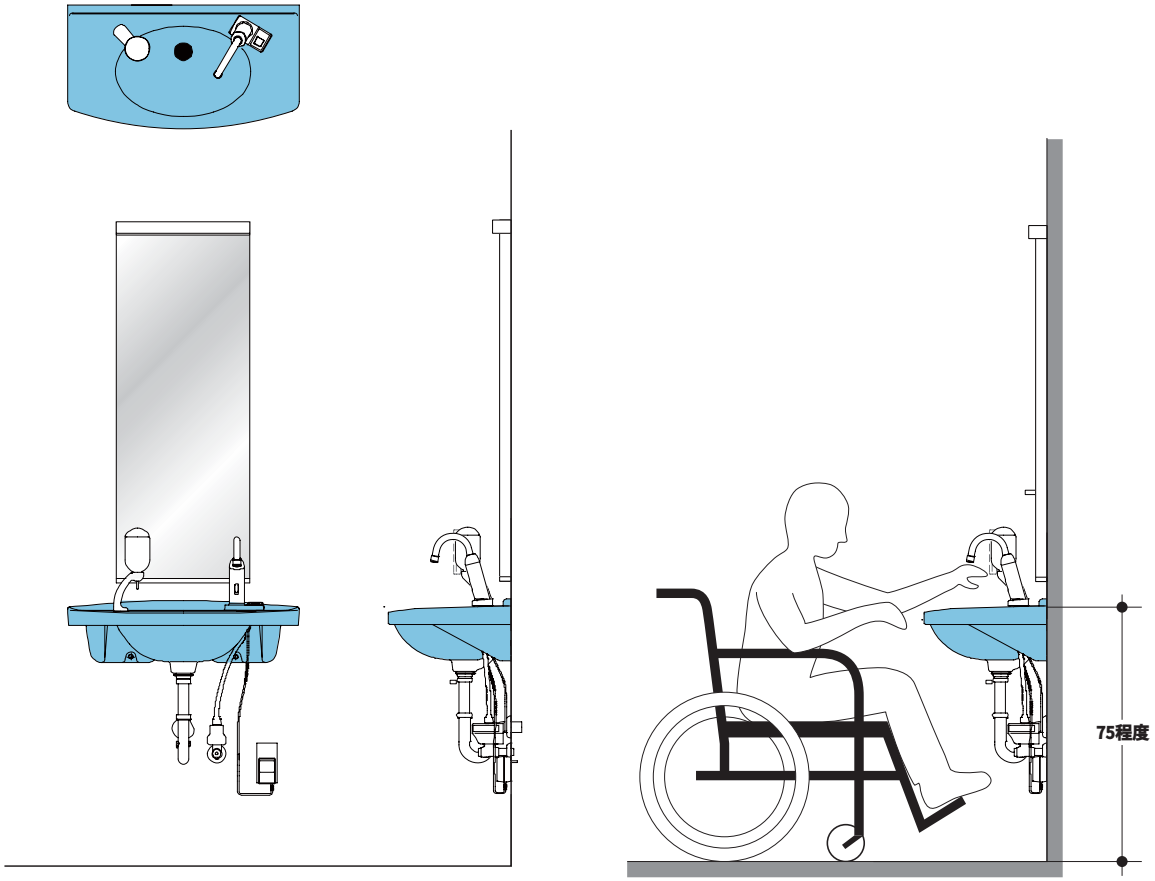
○電動式引き戸又は軽い力で操作できる手動式引き戸とする。手動式の場合は、自動的に戻らないタイプとし、握り手は棒状ハンドル式のものとする。

○電動式ドアの場合、手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式とする。手かざしセンサー式が使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタンを併設する。

【広さ】

○16.2⑹の「円滑な利用に適した広さ」とは、車いす

車いす使用者を考慮した手洗い水洗器具の例



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[便　器]

車いす使用者にとって、便座の高さが合わない場合や、車いすのフットサポートが便器にあたり近くに寄れない場合もあることから、便座の高さ（便座の高さは40cm～45cm）や便器の形状についての配慮が望まれます。また、利便性の観点から便座には便蓋を設けず背もたれを設け、便器に逆向きに座る場合も考慮して、その妨げになる器具等がないように配慮することも必要です。

また、車いす使用者は、段差があれば利用が困難となることから、アプローチにおける段差の解消が必要です。

[標　識]

（標識の基準等の解説　**P93参照**）

[段差・勾配の視覚的表示]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

[バリアフリー便所の必要な寸法]

バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）では、手動車いすで方向転換が可能なスペースを確保する（標準的には200cm以上×200cm以上のスペースが必要）、新設の場合等スペースが十分に取れる場合は、電動車いすで便器へ移乗するための方向転換が可能なスペースを確保する（標準的には220cm以上×220cm以上のスペースが必要）とされています。

[おむつ交換シートの取付け]

畳み忘れてあっても車いすでの出入りが可能となるよう、車いすに乗った状態でも畳める構造、位置とする配慮が必要です。また、航行予定時間等を勘案し、高齢者や重度障害者のおむつ替え用等のための折り畳み式のおむつ交換シートを設置する配慮も必要です。

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー便所（独立型）（バリアフリー基準第５４条関係）

基本的な考え方

障害部位により使用方法も異なることから、車いすが十分回転できること、便座の高さ、フットサポートが便器に当たらないようにすること、便器の形状について配慮する。また、乳幼児を連れた利用者等にも配慮する。

基　準

１５.バリアフリー便所

船舶設備規程第117条の規定により大便所を設けることとされている船舶の便所は、そのうち1以上は、次に掲げる基準のいずれかに適合するもの（「バリアフリー便所」という。）でなければならない。

⑴便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。

⑵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であること。

１７.バリアフリー便所（独立型）

17.1　15.⑵の便所は、次に掲げる基準に適合するもの（「バリアフリー便所（独立型）」という。）でなければならない。

⑴便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。

⑵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。

⑶男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35cm以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。

⑷前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。

⑸腰掛便座及び手すりが設けられていること。

⑹出入口の幅は、80cm以上であること。

⑺出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。

⑻出入口には、当該便所が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。

P48に続く

基準・推奨の仕様

【便所の設置】

○船舶設備規程第117条により大便所を設けることとされていない船舶についても便所を設ける場合はバリアフリー便所とする。

○男女別に設置する場合は、異性介助の者たちが入りやすい位置に設置する。

【案内設備（触知案内図等）】

○17.1⑴における「その他の方法」とは、触知案内図を使用する方法をいう。

○触知案内図等を設置する高さは、床からその中心までの高さを140cmから150cmとする。

【床面仕上げ】

○17.1⑵の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【手すり】（P52参照）

【出入口の幅】

○90cm以上とし、120cm以上とすることが望ましい。（二本杖使用者の利用しやすい寸法）

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

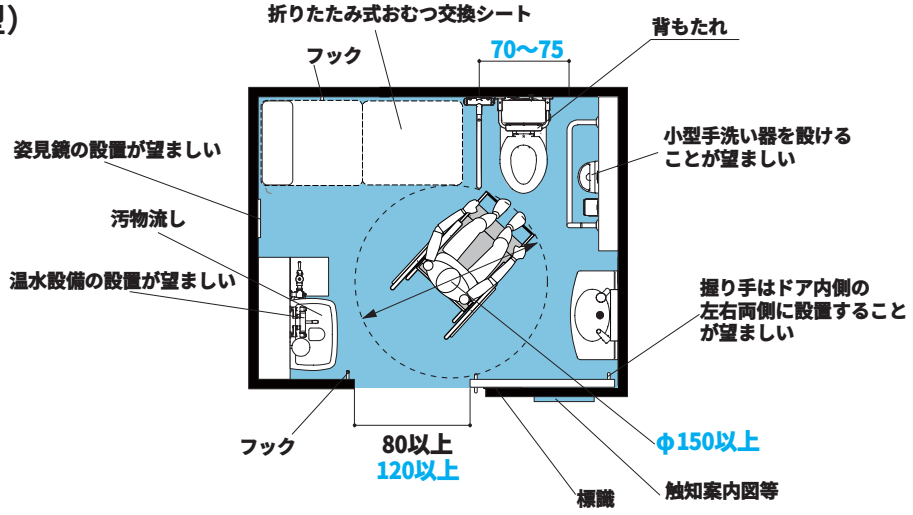
○17.1（7）の「車いす使用者が通過する際に支障となる段」とは、高さ2cmを超えるものをいう。

【標識】（P92参照）

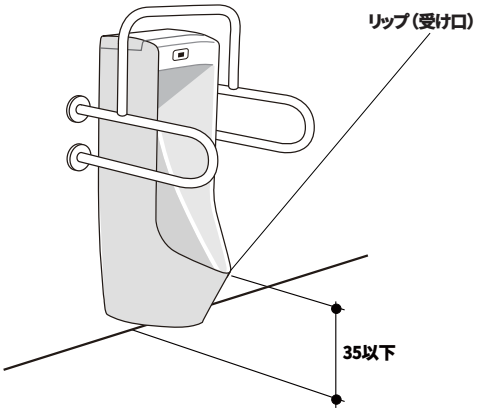
○17.1（8）における「標識」とは、国際シンボルマーク又は、JIS Z8210（案内用図記号）の‘身障者用設備’図記号をいう。

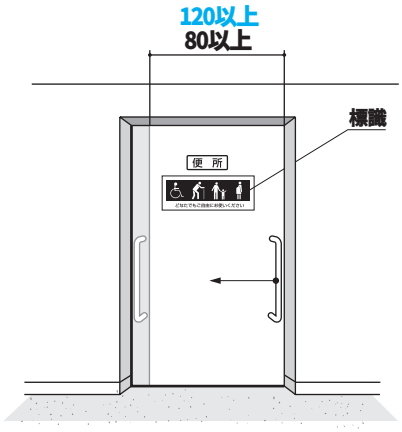
P48に続く

バリアフリー便所（独立型）



低リップ壁掛け式小便器





単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［配　置］
（バリアフリー便所（便房内設型）の基準等の解説　**P43参照**）

［触知案内図等の設置］
（バリアフリー便所（便房内設型）の基準等の解説　**P43参照**）

［床面の仕上げ］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

［便　器］
（バリアフリー便所の基準等の解説　**P45参照**）

［標　識］
（標識の基準等の解説　**P93参照**）

［段差・勾配の視覚的表示］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

P49に続く

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー便所（独立型）（バリアフリー基準第５４条関係）

基　準

⑼出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
①幅は、 80cm以上であること。
②高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
⑽車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。
⑾高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する手を洗うための水洗器具が設けられていること。

基準・推奨の仕様

【出入口の戸】
○17.1⑼②の「容易に開閉して通過できる構造」とは、車いす使用者が車いすに座った状態のまま開閉して通過できる構造であって、電動式引き戸又は軽い力で操作できる手動式引き戸その他これに類する機能を有するものをいう。
○出入口の戸周辺は出入りに支障のないような空間を確保する。
○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。手動式の場合は、自動的に戻らないタイプとし、握り手は棒状ハンドル式のものとする。
○電動式ドアの場合、手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式とする。手かざしセンサー式が使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタンを併設する。

【広さ】
○17.1⑽の「円滑な利用に適した広さ」とは、車いす使用者が便房の出入口、便座及び手を洗うための水洗器具の間の移動を円滑に行うことが可能であり、かつ、 360度回転するために必要な広さが確保されていることをいう。ただし、便座及び手を洗うための水洗器具が適切に配置され、車いす使用者が円滑に使用できるものにあってはこの限りでない。
○直径150cm以上の円が内接できる空間を確保する。

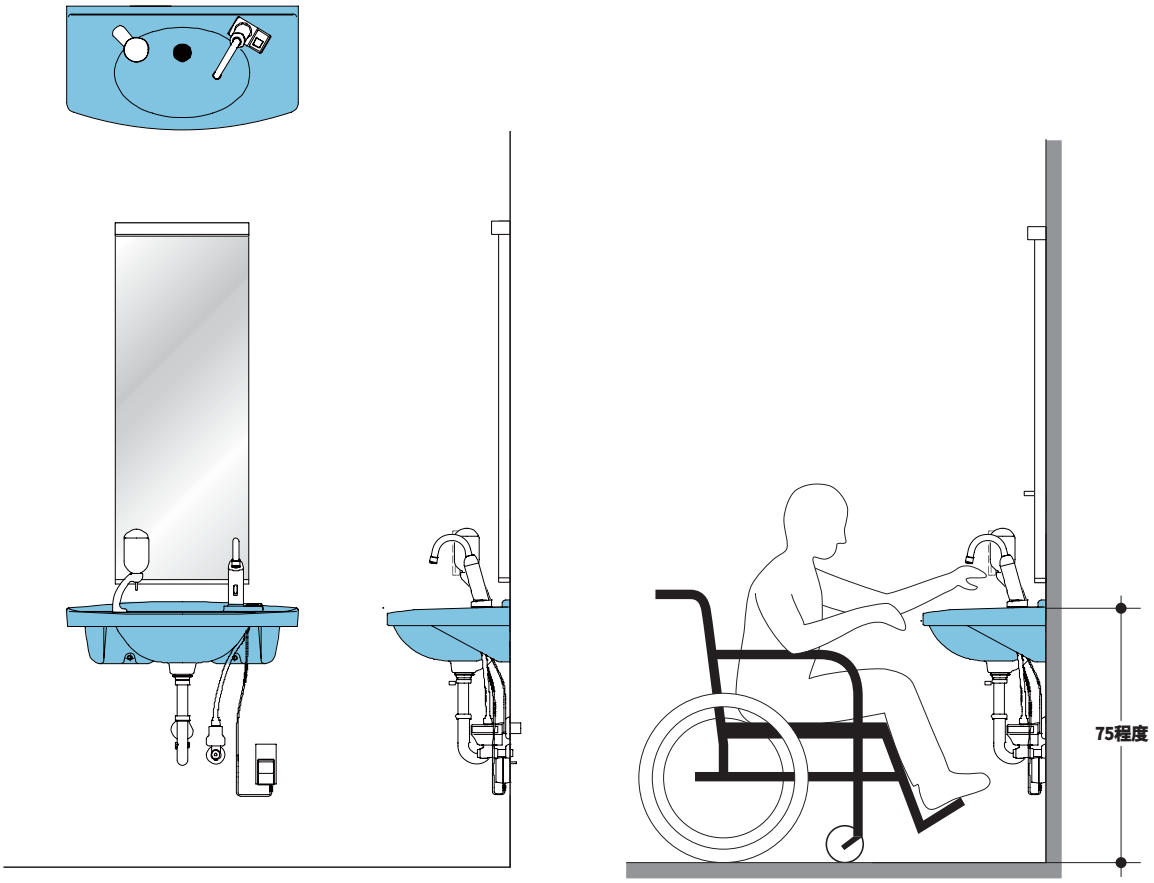
【水洗器具】
○17.1⑾の「円滑な利用に適した構造を有する手を洗うための水洗器具」とは、腰掛け便座にできる限り近い場所に設けられた床面からの高さが75cm程度であるものをいう。
○手を洗うための水洗器具は便器に腰かけたまま使用できるものとする。
○蛇口は、上肢不自由者のためにもセンサー式、レバー式などとする。

【便器洗浄ボタン等】（P50参照）

【照明設備】
○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

【おむつ交換シート】
○乳児のおむつ替え用に乳児用おむつ交換シートを設置する。

車いす使用者を考慮した手洗い水洗器具の例



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［バリアフリー便所の必要な寸法］
（バリアフリー便所（便房内設型）の基準等の解説 **P45参照**）

［おむつ交換シート取付け］
（バリアフリー便所（便房内設型）の基準等の解説 **P45参照**）

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

バリアフリー便所に設置する便器洗浄ボタン等（バリアフリー基準第 54 条関係）

基本的な考え方

バリアフリー便所に設置する鏡、便器洗浄ボタン等に対しては、高齢者、障害者等が安全かつ容易に利用できるようきめ細かに配慮する。

基準・推奨の仕様

【便器洗浄ボタン等の形状・色・配置】

○視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出しボタンの形状、色、配置については、 JIS S0026規格に合わせたものとする。

○便器洗浄ボタンは使いやすい靴べら式押しボタン等がよい。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と併用する。

○鏡を取りつける場合は、車いすでも立位でも使用することができるよう、低い位置から設置され十分な長さをもった平面鏡とする。また、便房内には荷物台、棚、フック等を必要に応じて設置する。

【鍵】

○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。

【呼出しボタン】

○便器から手の届く位置に設ける。床に転倒した時、使える位置にも設置する。

【オストメイトの方への対応】

○オストメイトのパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置を設置する。

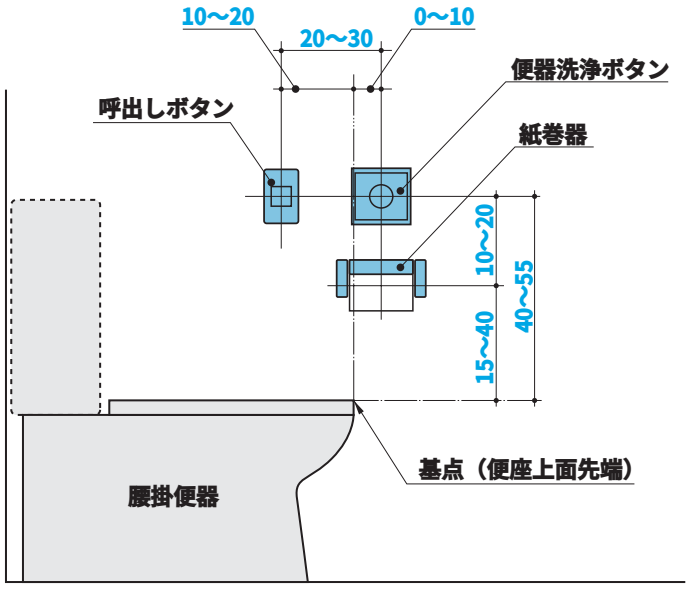
【汚物入れ】

○パウチやおむつも捨てることを考慮し、汚物入れは一般のものより大きく、かつ手の届く範囲に設ける。

【おむつ交換シート】

○乳児のおむつ替え用に乳児用おむつ交換シートを設置する。

操作部及び紙巻器の配置及び設置寸法



器具類の配置についてはJIS規格S0026:2007「公共トイレにおける便房内操作部の形状・色・配置および器具の配置」による

単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[バリアフリー便所内の呼出しボタン]

呼出しボタンは、便所内で気分が悪くなった場合や防犯上危険が生じたときに、乗組員に連絡するためのものです。

[おむつ交換シートの取付け]

（バリアフリー便所（便房内設型）の基準等の解説 **P45参照**）

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

便所（バリアフリー基準第 54 条関係）

基本的な考え方

バリアフリー便所以外の便所においても、高齢者、障害者等の利用を考慮し、手すりの設置、滑りにくい床面仕上げ、点字案内、出入口などの段差解消や腰掛便座設置などを行うことが必要である。

基　準

14.便所

便所を設ける場合は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。

⑵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。

⑶男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35cm以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。

⑷前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。

⑸腰掛便座及び手すりが設けられた便房を1以上設けること。

【水洗器具】

○寄りかかる場合を考慮し、充分な取付強度を持たせる。

【呼出しボタン】

○便器から手の届く位置に設ける。床に転倒した時、使える位置にも設置する。

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

基準・推奨の仕様

【案内設備（触知案内図等）】

○⑴における「その他の方法」とは、触知案内図を使用する方法をいう。

○触知案内図等を設置する高さは、床からその中心までの高さを140～150cmとする。

【床面仕上げ】

○⑵の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【出入口】

○出入口の戸周辺は出入りに支障のないような空間を確保する。便所に入るための通路、出入口は、段差その他障害物がなく、便所が容易にわかるように案内表示を行う。

【手すり】

○取付は堅固とし、手すりは、握りやすくすることが望ましい。掃除しやすく、腐蝕しにくい、径3～4cm程度のステンレス製等とする。また、壁と手すりの間隔は握った手が入るように5cm程度あける。

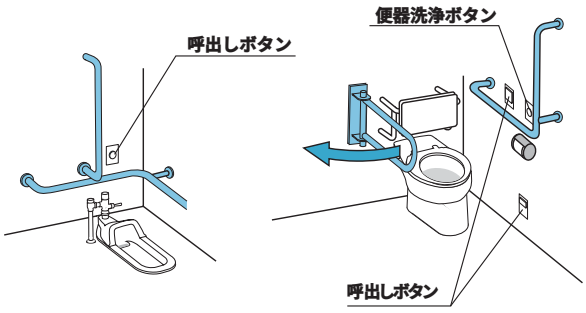
○大便器用に、壁に手すりを設け、視覚障害者、歩行困難者の動作を容易にする。

○小便器手すりは、歩行困難者が使用するにあたり、胸部で寄りかかれるようなもの、または、両側に寄りかかれるように便器から突き出したものとし、先端の形状にも配慮を加える。
また、小便器のうち少なくとも1カ所、出入口に一番近いものに手すりを両側に取りつける。

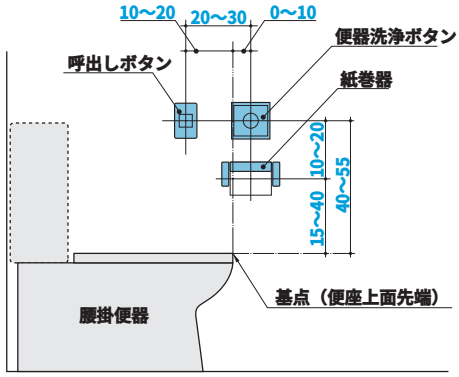
○手を洗うための水洗器具のうち少なくとも1カ所には手すりを設ける。

視覚障害者の利用を考慮し、水洗装置等の方式、位置について配慮することが望ましく、
特別な方式、位置の場合については点字表示を行うことが望ましい

大便器の手すり例

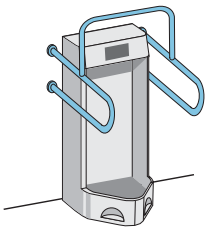


操作部及び紙巻器の配置及び設置寸法

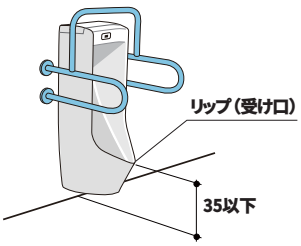


器具類の配置についてはJIS規格S0026:2007「公共トイレにおける便房内操作部の形状・色・配置および器具の配置」による

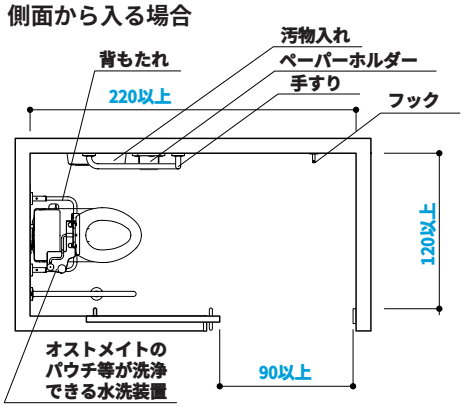
床置式小便器手すり例



低リップ壁掛け式小便器

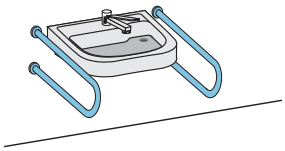


側面から入る場合



バリアフリー便所以外の便所（便房）を設置する場合、上記寸法の便房とすることにより、高齢者、障害者等にも利用しやすいものとなる

手洗い水洗器具の手すり例



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［触知案内図等の設置］
（バリアフリー便所（便房内設型）の基準等の解説 **P43参照**）

［床面の仕上げ］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説 **P23参照**）

［段差・勾配の視覚的表示］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説 **P25参照**）

［バリアフリー便所の必要な寸法］
（バリアフリー便所（便房内設型）の基準等の解説 **P45参照**）

［おむつ交換シートの取付け］
（バリアフリー便所（便房内設型）の基準等の解説 **P45参照**）

［バリアフリー便所内の呼出しボタン］
（バリアフリー便所に設置する便器洗浄ボタン等の基準等の解説 **P51参照**）

［便所の設置］
バリアフリー便所以外の便所についても、すべての人が利用しやすい便所を設置することが望まれます。

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

遊歩甲板（バリアフリー基準第 57 条関係）

基本的な考え方

旅客が風に当たったり風景等を楽しむための暴露甲板については、高齢者、障害者等が当該暴露甲板に出ることができるようにすることが望ましい。

基　準

20.総トン数20トン以上の船舶の遊歩甲板

総トン数20トン以上の船舶の遊歩甲板（通常の航行時において旅客が使用する暴露甲板（通路と兼用のものは除く。）であって、バリアフリー客席と同一の甲板上にあるものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑵段を設ける場合は、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

⑶戸（遊歩甲板の出入口の戸を除く。）を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

①幅は、 80cm以上であること。

②自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

⑷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。

⑸手すりが設けられていること。

基準・推奨の仕様

【複数の遊歩甲板】

○総トン数20トン以上の船舶において、バリアフリー客席と別甲板にある遊歩甲板についてもバリアフリー化を図る。

【出入口の幅】

○120cm以上とする。（二本杖使用者の利用しやすい寸法）

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○⑵の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。

○スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とすること。

○スロープ板の勾配は1/12以下とする。

○スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

○スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。

【戸の構造】（P60参照）

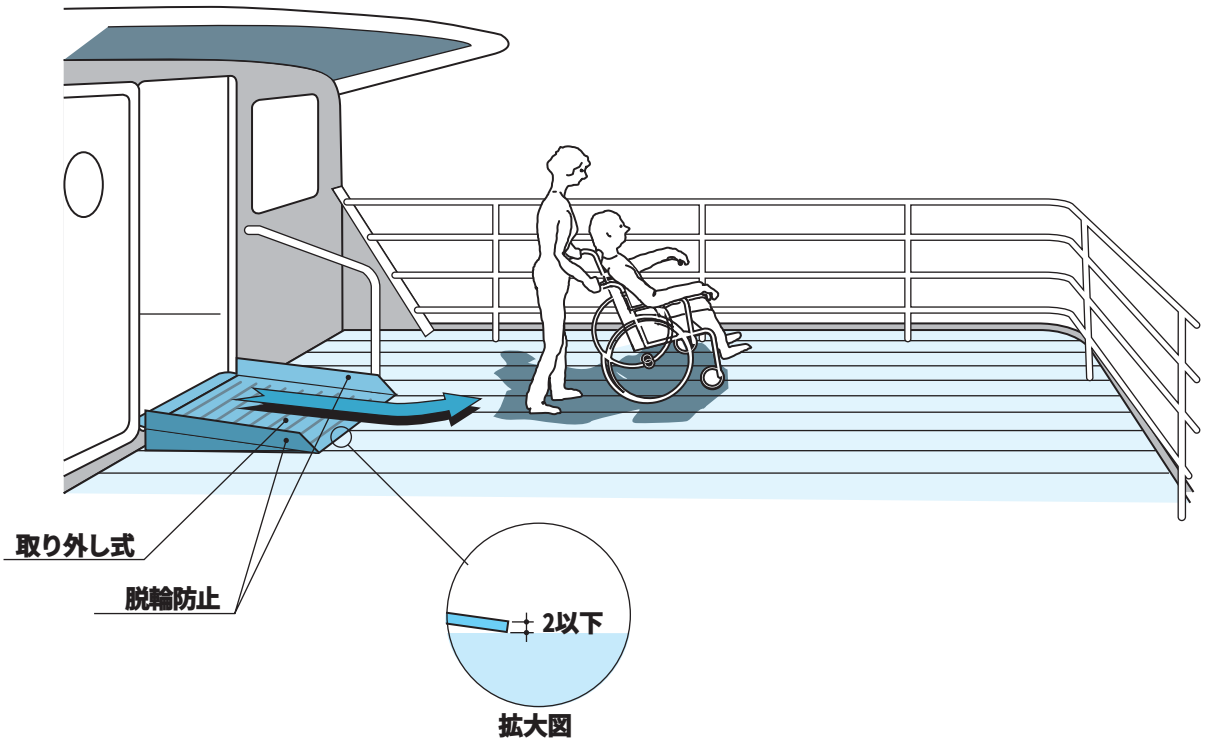
【床面仕上げ】

○⑷の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

【手すり】（P62参照）

○手すりは高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。

○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［戸の構造］
（戸の基準等の解説　**P61参照**）

［スロープ（勾配）の考え方］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

［段差・勾配の視覚的表示］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

［床面の仕上げ］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

［暴露部通路の手すり］
（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説
P27参照）

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

食堂（バリアフリー基準第 55 条関係）

基本的な考え方

食堂については、旅客船の大きさ、航行時間、旅客定員等様々な理由から設置の必要性が発生し、設置されているものであり、すべての人が同様のレベルのサービスを享受することを原則として考えることが必要である。

基　準

18.バリアフリー食堂

もっぱら旅客の食事の用に供する食堂を設ける場合は、そのうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（「バリアフリー食堂」という。）でなければならない。

⑴出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑵出入口には段がないこと。

⑶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。

⑷食堂には、いすの収容数百人ごとに一以上の割合で、車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有するテーブルを配置すること。

⑸聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該食堂に表示すること。

○⑸「食堂に表示する」とは、聴覚障害者が表示を指差すことなどにより、当該食堂で勤務する職員に対して筆談希望の意志を容易に伝えることができる場所に表示することをいう。

【コミュニケーションボード】

○話し言葉や文字表現によるコミュニケーションが困難な高齢者、障害者等が自分の意思及び要求を相手に的確に伝え理解させることを支援する絵記号（JIS T1030）を利用したコミュニケーションボードを設ける。（参考資料5参照）

基準・推奨の仕様

【複数の食堂】

○すべての食堂でバリアフリー化を図る。

【出入口の幅】

○120cm以上とする。（二本杖使用者の利用しやすい寸法）

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

○⑵の「段がないこと。」とは、 2cmを越える段差がないことをいう。

【床面仕上げ】

○⑶の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

【食堂テーブル高さなど】

○⑷の「円滑な利用に適した構造」とは、車いすのアームサポート及びフットサポートが卓の下に入り、かつ、車いすに座った状態のまま食事できる構造であって、卓の下に高さ65cm以上及び奥行き45cm以上の空間が確保されており、卓の上面が70cm程度であるものをいう。

【手すり】

○主な壁面には手すりを設ける。

【照明設備】

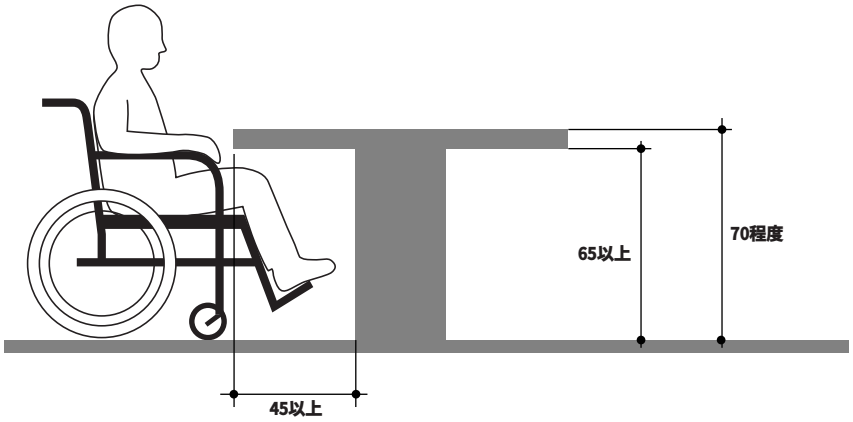
○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

【意思疎通を図るための設備】

○⑸の「文字により意思疎通を図るための設備」とは、筆談用具（紙と鉛筆等）、筆談器その他これに類する設備をいう。

○⑸の「設備を保有している旨」とは、「筆談用具を設置しています。」、「筆談しますのでお申し出下さい。」等これに類する表現をいう。

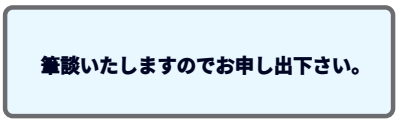
テーブル



筆談用具

筆談器

筆談用具設置案内の例



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[床面の仕上げ]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

[食堂のバリアフリー設備]

テーブルは一般の方が使用しても良く、誰でも使えることが必要ですが、混雑時等は、車いす使用者が優先的にテーブルを使用できる様な配慮も必要です。

車いす使用者が食堂のテーブルにアプローチするときに、テーブルの脚の底盤が車いすでのアプローチの邪魔にならないよう、底盤形状についての配慮が必要です。

Ⅱ 船内旅客用設備利用に関する基準

売店（バリアフリー基準第 56 条関係）

基本的な考え方

売店については、旅客船の大きさ、航行時間、旅客定員等様々な理由から設置の必要性が発生し、設置されるものであり、すべての人が同様のレベルのサービスを享受することを原則として考えることが必要である。

基　準

19. バリアフリー売店

一以上の売店（もっぱら人手により物品の販売を行うための設備に限る）には聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設けなくてはならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該売店に表示すること。

基準・推奨の仕様

【複数の売店】

○すべての売店でバリアフリー化を図る。

【カウンター高さなど】

○カウンターを設ける場合には、カウンターの蹴り込みの一部は、高さ60cm程度以上、奥行き40cm程度以上とする。また、車いす使用者との応対に配慮して高さは75cm程度とする。

【手すり】

○主な壁面には手すりを設ける。

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

【意思疎通を図るための設備】

○「文字により意思疎通を図るための設備」とは、筆談用具（紙と鉛筆等）、筆談器その他これに類する設備をいう。

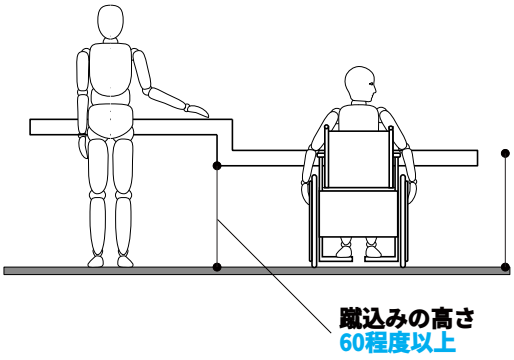
○「設備を保有している旨」とは、「筆談用具を設置しています。」、「筆談しますのでお申し出下さい。」等これに類する表現をいう。

○「売店に表示する」とは、聴覚障害者が表示を指差すことなどにより、当該売店で勤務する職員に対して筆談希望の意志を容易に伝えることができる場所に表示することをいう。

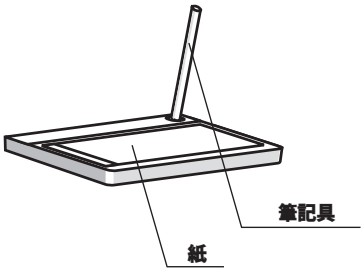
【コミュニケーションボード】

○話し言葉や文字表現によるコミュニケーションが困難な高齢者、障害者等が自分の意思及び要求を相手に的確に伝え理解させることを支援する絵記号（JIS T1030）を利用したコミュニケーションボードを設ける。（参考資料5参照）

カウンターの例

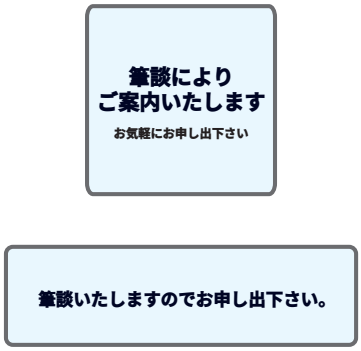


筆談用具



筆談器

筆談用具設置案内の例



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[床面の仕上げ]
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

[売店へのバリアフリー化された通路]
　売店は対面式での対応であれば売店に行くまでの通路幅は120cm以上必要です。区画の中にあって自由に移動が可能な施設であれば通路幅は120cm以上として下さい。バリアフリー通路1と2があるという状況では通路幅は120cm以上が適用されます。設計上バリアフリー基準をクリアーすれば併用も可能と考えます。その際、段差を付けないことが必要です。

[売店のバリアフリー設備]
　売店のカウンターは車いすのフットサポートが入る構造、カウンターは75cm程度で車いす利用者の手が届く高さがよいとされています。また、売店の床面には段差がなく、周りの壁面に手すりを設けることが望まれます。

Ⅲ 通行部分の基準

戸（バリアフリー基準第51条第3項関係）

基本的な考え方

設置に関しては、車いす使用者や高齢者、車いす使用者以外の肢体不自由者が安全に通過できるよう、幅、構造などに配慮することが必要である。

基　準

9.戸

バリアフリー通路1及びバリアフリー通路2に戸（暴露されたものを除く。）を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

⑴幅は、 80cm以上であること。

⑵自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

基準・推奨の仕様

【出入口の幅】

○バリアフリー通路1に設ける戸は、90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

○バリアフリー通路2に設ける戸は、 120cm以上とする。（二本杖使用者の利用しやすい寸法）

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

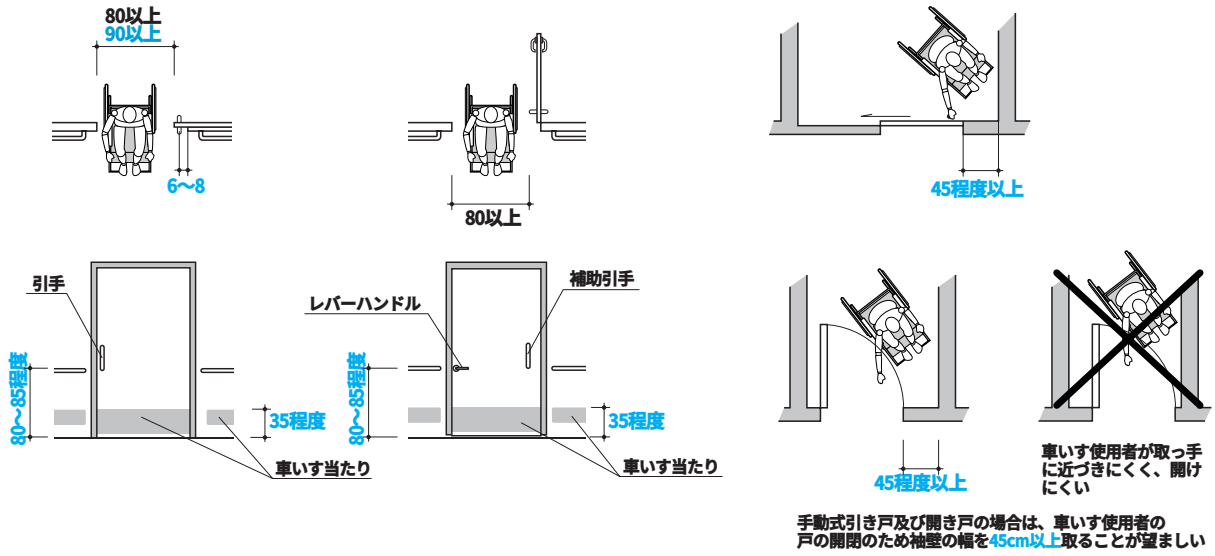
○戸のガイド等による段差は2cm以下とする。

【構造】

○自動式に開閉する構造の戸は、車いす使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け感知式とするなど開閉操作の不要なものとする。その場合、戸の開閉速度は、高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する。（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい。）

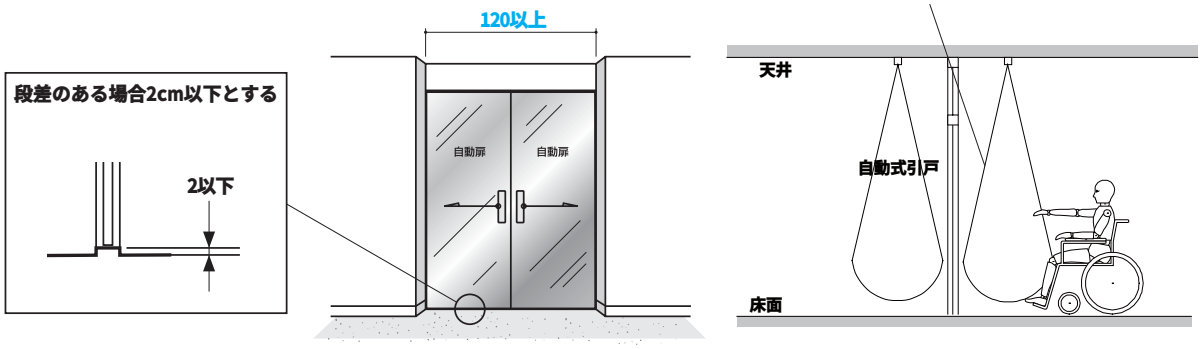
○手動の場合は軽い力で開閉できる引き戸とする。

開き戸及び引き戸の例



手動式引き戸及び開き戸の場合は、車いす使用者の戸の開閉のため袖壁の幅を45cm以上取ることが望ましい

自動扉の例



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[戸の構造]

自動ドアは車いす使用者や手が麻痺している方、松葉杖使用者等が、出入りしやすいよう定めているものであり、自動扉でない場合は軽い力で開閉ができる引き戸が望まれます。

自動式・感知式の他“容易に開閉して通過できる構造のもの”とは、軽い力で操作ができる手動式引き戸で、握り手は棒状、ハンドル式のものなどがあります。

事例としては福祉センター、病院等に設置されているものがあげられます。

[段差・勾配の視覚的表示]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　P25参照）

Ⅲ 通行部分の基準

通路の手すり（バリアフリー基準第51条第1項第2号/第3号関係）

基本的な考え方

手すりとは、「手すり、握り手その他これに類する設備」をいい、高齢者や歩行困難者が歩行時に、船舶のゆれなどで転倒などしないように、これらの手すりを設けることが必要である。

基　準

7.バリアフリー通路１

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路1」という。）でなければならない。

⑴幅は、 80cm以上であること。
⑵手すりが設けられていること。
⑶手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
⑷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。
⑸スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
⑹通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

8.バリアフリー通路2

バリアフリー客席及び車いすスペースと船内旅客用設備との間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路2」という。）でなければならない。

⑴幅は、 120cm以上であること。
⑵手すりが設けられていること。
⑶手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
⑷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。
⑸スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
⑹通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであり、かつ、 50m以内ごとに車いすが転回し及び車いす使用者同士がすれ違うことができる広さの場所が設けられていること。

基準・推奨の仕様

【手すり】

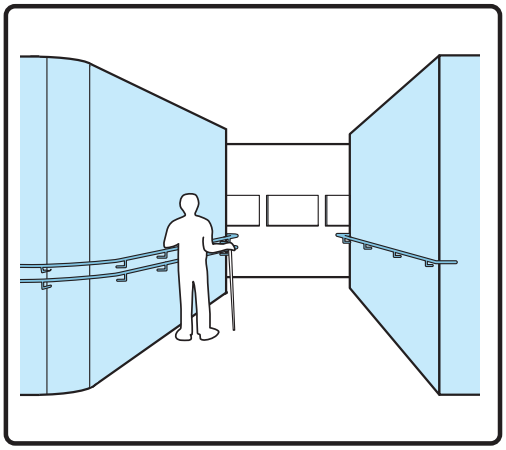
○構造上支障がない範囲で両側に連続して取り付ける。
取り付け高さ：
1本の場合、 H=80～85cm程度
2本の場合、 H1=85cm程度
H2=65cm程度
○コーナーのとぎれ、突起はさける。
○高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、連続して設置する。
○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。
○旅客室内では壁に手すりを設けるとともに、いす席の肩口に握り手を設ける。

【手すりの形状】

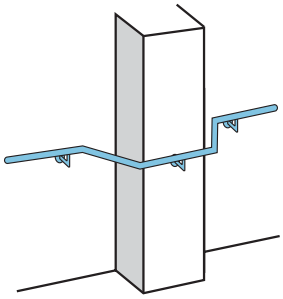
○曲がり角の出角はすみきりまたは、曲面とする。
○手すりを壁面に取り付ける場合は、壁と手すりの間の空きを5cm程度とする。
○手すりの形状は、丸状で直径3～4cm程度とする。

【手すりの点字】

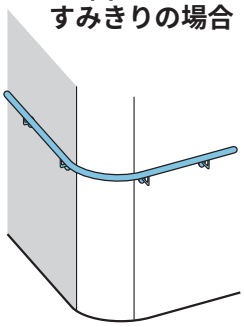
○手すりの点字には、その内容を墨字で併記する。



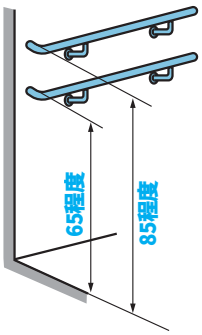
柱壁が出る場合



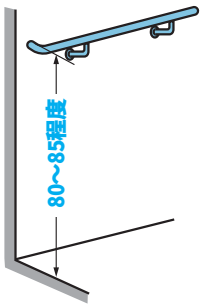
壁面コーナー
すみきりの場合

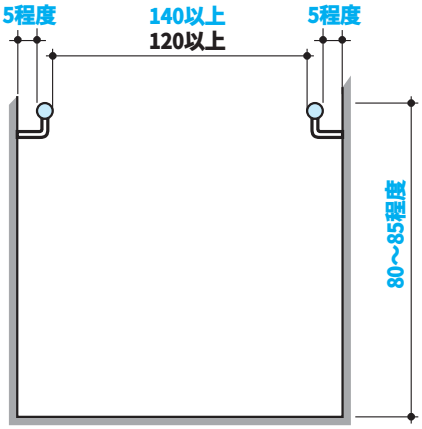


手すり2本の場合



手すり1本の場合





単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[エントランス等の広い空間での手すり設置]

エントランス等の広い空間では、壁面に沿って連続して設置することが望まれます。

[暴露部通路の手すり]

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 **P27参照**）

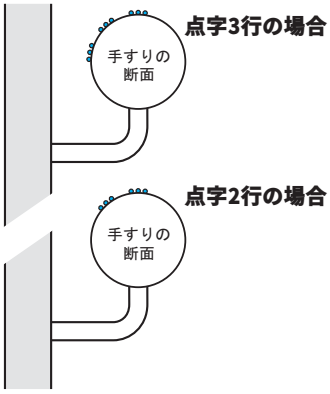
[手すりの点字]

手すりの端部の点字は行き先の情報を示すもので、手すり有無の情報は必要ありません。

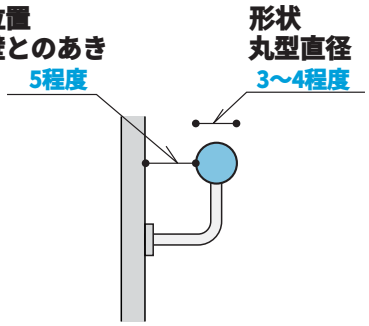
P65に続く

通路の手すり（バリアフリー基準第51条第1項第2号/第3号関係）

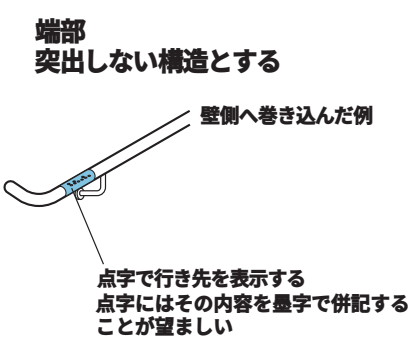
参考:点字の表示例



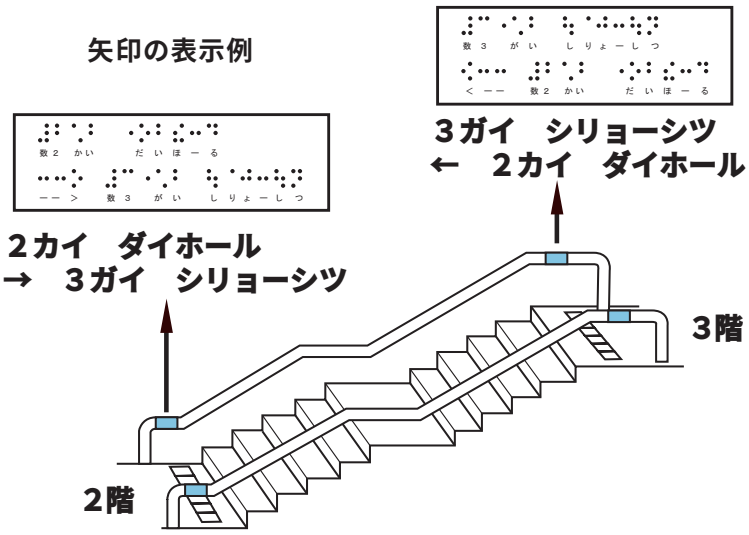
参考:手すりの位置と形状の例



参考:手すりの端部の例



矢印の表示例



単位:cm

基準等の解説・配慮事項

[点字の表示方法]

①原則として手すりの長手方向と平行に点字を表示します。

②断面が円形状の手すりにあっては，点字の行数が1行の場合は、点字部分を手すりの真上より少し壁側に表示し、 3行の場合は、 3行目が手すりの真上になるように表示することが望まれます。上部が平面状の手すりあっては、点字部分が平たん部からはみ出さないように表示します。

③手すりに付す点字の行数は，原則として3行以内とします。

④2段手すりとなっている場合は、少なくとも上部の手すりへ表示します。

⑤階段などの手すりでは、階段手前の警告ブロックの延長線上の手すりの末端部に表示することが望まれます。

⑥船内の階段では、現在階の階数とフロアの情報を手すりの末端部に表示します。また、必要に応じて現在階と行き先階を表示する。その場合、現在階を先に書き、改行し行先を示す矢印のあとに行先階を表示します。

⑦船内では、行き先情報を優先することが望ましく、説明文の前に行き先を表す矢印を表示します。また、必要に応じて現在地情報も表示します。その場合、現在階を先に書き、改行し行先を示す矢印のあとに行先階を表示します。

⑧行き先としては、バリアフリー施設・設備、また各設備に設けられた案内板の位置情報を表示することもなお望まれます。

※点字の表示方法等については、 JIS T0921「高齢者・障害者配慮設計指針—点字の表示原則及び点字表示方法—公共施設・設備」を参考にしてください。また、参考資料4（点字について）も参考にしてください。

Ⅲ 通行部分の基準

階段（バリアフリー基準第５２条関係）

基本的な考え方

船内における階段については、船体動揺の影響を勘案し、高齢者や視覚障害者が安全かつ円滑に移動できるよう配慮することが必要である。

基　準

１０.階段

バリアフリー通路1及びバリアフリー通路2に設置される階段（踊り場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴手すりが設けられていること。

⑵手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。

⑶回り段がないこと。

⑷踏面の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

⑸踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。

⑹段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。

⑺階段の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。

基準・推奨の仕様

【手すり】(P62参照)

○連続して両側に設置し途中で切らない。
取り付け高さ：
1本の場合、 H=80～85cm程度
2本の場合、 H1=85cm程度
H2=65cm程度

○端部の水平部分は1段目、最終段目から60cm程度以上延長して設置する。

○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

【回り段の禁止】

○⑶の「回り段」とは、平面的に回りながら同時に上下するもので、らせん階段や踊り場に段差を設けたものをいう。

【床面仕上げ】

○⑷の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

【蹴上げ・踏面】

○⑸における「色の明度、色相又は彩度の差が大きいこと」とは、踏段の端部の色が黄色などの明色であり、その周囲の部分の色が黒灰色や深緑色などの暗色であるような色のコントラストが大きいものをいう。

○蹴上げ：16cm程度、踏面の奥行き：30cm程度 踏面の幅員：120cm以上とする。

○蹴込み板を設ける。

【段鼻】

○⑹の「つまずきの原因となるものが設けられていない構」とは、踏面の下に足先が入ることがない構造をいう。

【側壁・側板】

○立ち上がり部には5cm以上の側板を設置する。階段の片側には、側壁が連続するよう設置する。

【踊り場】

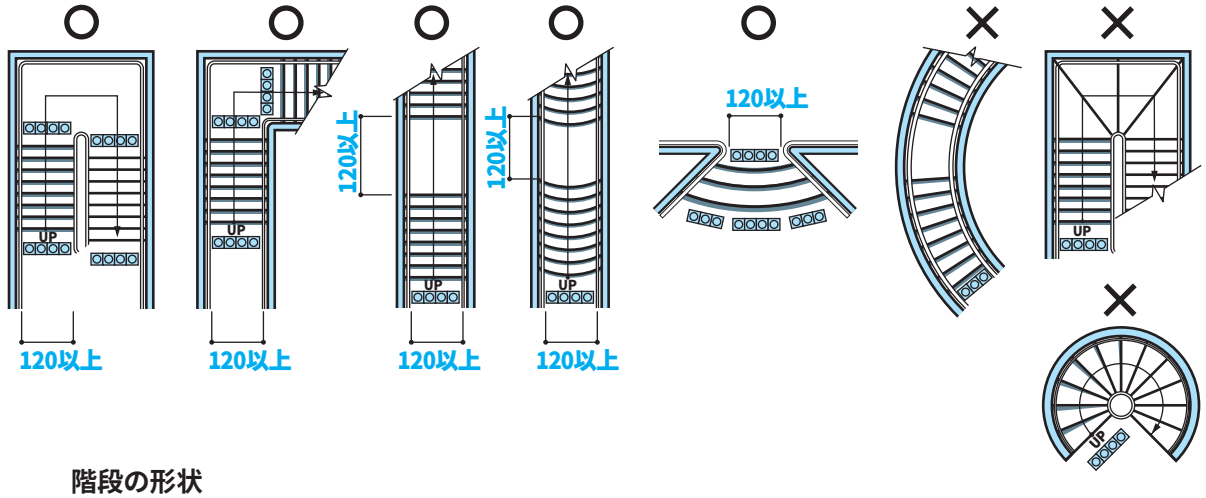
○高さ概ね300cm以内ごとに踊り場を設置する。

○長さは120cm以上とする。

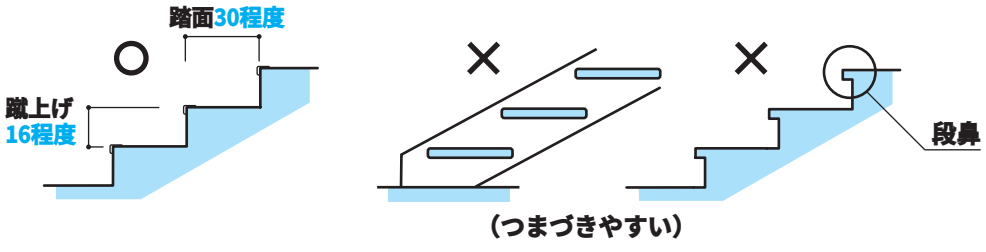
【照明設備】

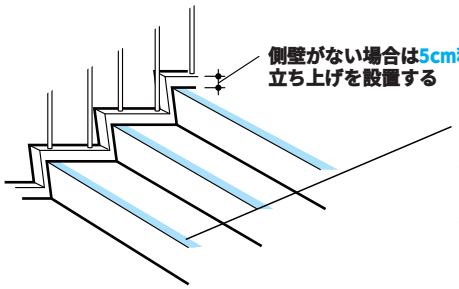
○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

階段の形式



階段の形状





踏面の端部（段鼻部）は、全長に亘って十分な太さ（幅5cm程度が識別しやすい）で周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差を大きくすることにより、段を容易に識別できるものとする

踏面の端部（段鼻部）の色は、始まりの段から終わりの段まで統一させた色とすることが望ましい

単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[階　段]

階段については歩行困難者や視覚障害者の利用を配慮する必要があります。手すりの高さや階段の滑り止めにおいても配慮が必要であり、これらは歩行困難者及び視覚障害者にとどまらず、高齢者等にとっても効果的です。

バリアフリー化された経路は1以上が必要です。それ以外の階段についてもバリアフリー化を図ることが望まれます。

回り段の禁止は、踏面の奥行きが一定ではないことによる段の踏み外し等を防止するためのものです。

[階段下]

視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないよう、階段下に十分な高さ（2m程度の範囲内）のない空間を設けないことが望ましく、やむを得ず十分な高さのない空間を設ける場合は、高さ110cm以上の柵やそれに代わる進入防止措置等により、白杖で感知できないような隙間を設けないように配慮する必要があります。

[床面の仕上げ]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　P23参照）

[暴露部通路の手すり]

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説　P27参照）

Ⅲ 通行部分の基準

バリアフリーエレベーター1、エスカレーター、その他の昇降機（バリアフリー基準第53条第1項関係）

基本的な考え方

複数の甲板を有する船舶で舷門と旅客室が異なる甲板に設置されている場合には、高齢者、障害者等の垂直方向のバリアを解消するために、エレベーター等の昇降機の設置が必要である。特に、エレベーターの設置が望ましい。エレベーターの設置が困難な場合には、車いす使用者の動線確保の代替策として車いす対応エスカレーターの設置も選択肢としてあり得るが、車いす乗用ステップの使用には担当係員による操作が必要になる等、操作上や構造の面等を考慮すると、エスカレーターより階段昇降機の設置が望ましい。また、利用者の動線や車いす使用者が内部で回転することなく利用できるといった利便性等の観点からスルー型エレベーターの設置が有効な場合は、その設置を積極的に検討する。

基　準

11.バリアフリーエレベーター 1

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席又は車いすスペースが別甲板にある場合には、バリアフリー通路1に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエレベーターは、次に掲げる基準に適合するもの（「バリアフリーエレベーター1」という。）でなければならない。

⑴かご及び昇降路の出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑵かごの広さは、車いす使用者が乗り込むのに十分なものであること。

⑶かご内に手すりが設けられていること。

⑷かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する設備が設けられていること。

⑸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。

⑹乗降ロビーの幅は140cm以上であり、奥行きは135cm以上であること。

13.バリアフリーエスカレーター

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席又は車いすスペースが別甲板にある場合には、バリアフリー通路1に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエスカレーターは、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリーエスカレーター」という。）でなければならない。ただし、⑺及び⑻については、複数のバリアフリーエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りるものとする。

P70に続く

基準・推奨の仕様

【バリアフリーエレベーター１】

○バリアフリーエレベーター1は、職員又はその他の介助者による介助を前提として基準を規定しているため、乗降を一人で行うことができるよう、バリアフリーエレベーター2の基準に準じた構造とする。

【その他の昇降機】

○「その他の昇降機」とは、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その他これに類する機能を有する設備をいう。

【出入口の幅】

○90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

【広さ】

○⑵の「車いす使用者が乗り込むのに十分なもの」とは、幅が80cm以上、奥行き135cm以上のものをいう。

○かごの内法幅は140cm以上、内法奥行きは135cm以上とする。

【鏡】

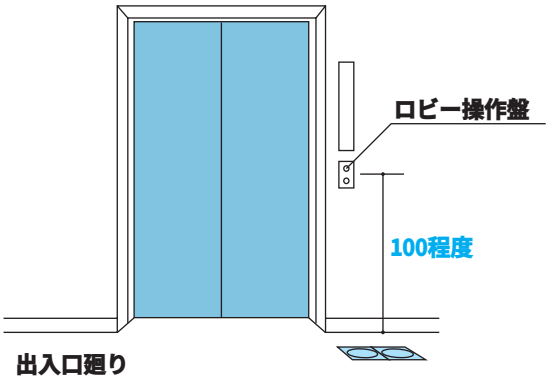
○かご正面壁面に出入口の状況が把握できるように、大きさ、位置に配慮して鏡を設置する。（ステンレス鏡面等の容易に破損しないもの）また、鏡下辺の設置位置は、車いす使用者が出入口の床面を確認できるよう、なるべく低い位置（床上40㎝程度）に設置する。

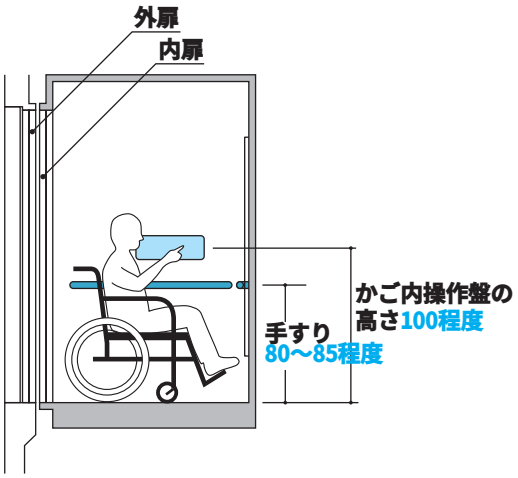
【手すり】（P62参照）

○両側面、正面壁につける。高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。

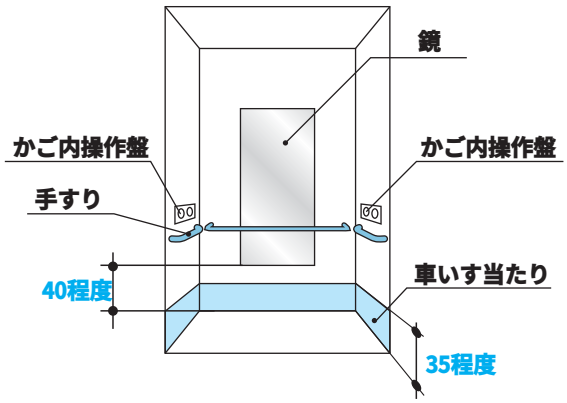
○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

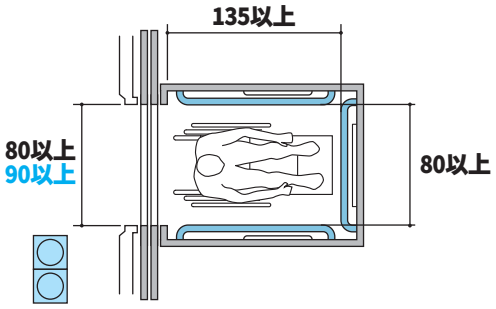
P70に続く





各階乗り場の出入口の適当な位置（100cm程度）に
ロビー操作盤を設けることが望ましい
点字表示を行うことが望ましい





単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[エレベーター]

エレベーターは、様々な障害者が安全に、かつ容易に移動できるようにきめ細かな配慮が望まれます。エレベーターは、障害者のみならず、高齢者や妊産婦等に対しても効果的です。

エレベーター前は、一般旅客の動線と交錯しないようスペースを確保することが望まれます。

[その他の昇降機]

原則として、乗降を一人で行うことができるよう、単独で使用可能なエレベーターを設置することが望まれます。

[床面の仕上げ]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　P23参照）

Ⅲ 通行部分の基準

バリアフリーエレベーター1、エスカレーター、その他の昇降機（バリアフリー基準第53条第1項関係）

基　準

⑴バリアフリーエスカレーターが1のみ設けられる場合にあっては、昇降切換装置が設けられていること。
⑵勤務する者を呼び出すための装置が設けられていること。
⑶踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
⑷昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にあること。
⑸踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものであること。
⑹くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものであること。
⑺幅は、 80cm以上であること。
⑻踏み段の面を車いす使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

基準・推奨の仕様

【床面仕上げ】
○⑸の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

【操作盤】
○かご内左右に操作盤を設置する。（H=100cm程度）
○戸の開扉時間を延長する機能を有するものとする。
○操作盤、通報装置等には点字表示を行う。
○操作盤のボタンは、押しボタン式とし、静電式タッチボタンは避ける。
○指の動きが不自由な利用者も操作できるような形状とする。

【音声案内】
○かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられているものとする。なお、設置にあたっては、特定の場所のみに音が聞こえる機器等を導入するなど、音声案内が客室等に漏れないよう配慮する。

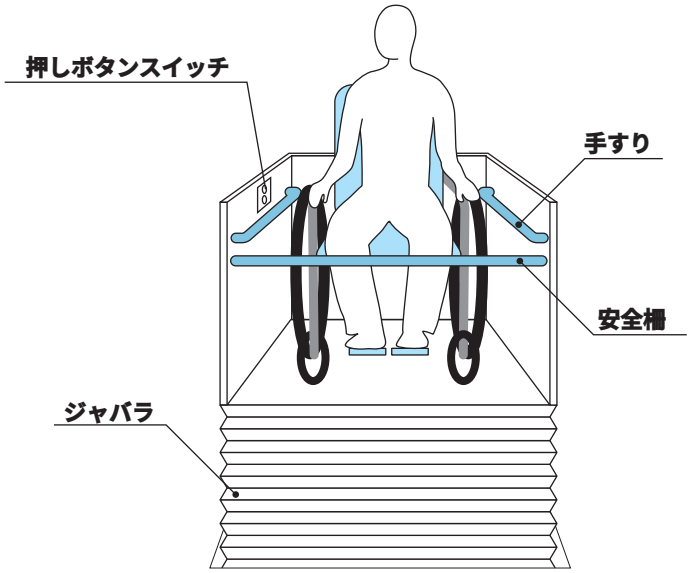
【かご内外の連絡手段】
○犯罪や事故発生時の安全確保、聴覚障害者の緊急時の対応のため、ガラス窓を設けること等により外部から内部が、内部から外部が見える構造とする。ガラス窓を設置できない場合には、かごの内部から外部を、外部から内部を確認するための映像設備を設ける。外部から内部を確認するための映像設備は、ロビー出入口の上部等、見やすい位置に設置する。

【標識】（P92参照）
○乗降ロビー及びかご内操作盤の近くにシンボルマークを表示する。

【乗降ロビーの広さ 】
○電動車いすが回転できる広さ（180cm以上×180cm以上）を確保する。
○エレベーターロビー付近には、下り階段・下り段差を設けない。
○既存船等であってエレベーターロビー付近に下り階段・下り段差が存在する場合には、参考資料6を参考として、転落防止策を講ずる。

※乗降ロビーの広さについては、参考資料6（エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性）も参照してください。

その他の昇降機の例



Ⅲ 通行部分の基準

バリアフリーエレベーター 2（バリアフリー基準第53条第6項関係）

基本的な考え方

複数の甲板を有する船舶で、旅客室と船内旅客用設備が異なる甲板に設置されている場合には、船内において垂直移動が必要になるため、高齢者、障害者等が段差バリアを解消するために、エレベーターの設置が必要である。

設置に関しては、高齢者、障害者等が安全、円滑、快適に船内を移動できるよう、幅、床材、情報提供に配慮することが必要である。また、利用者の動線や車いす使用者が内部で回転することなく利用できるといった利便性等の観点からスルー型エレベーターの設置が有効な場合は、その設置を積極的に検討する。

基　準

12.バリアフリーエレベーター 2

バリアフリー客席又は車いすスペースと船内旅客用設備が別甲板にある場合には、バリアフリー通路2にエレベーターを1以上設けなければならない。

この場合に設けられるエレベーターは、次に掲げる基準に適合するもの（「バリアフリーエレベーター 2」という。）でなければならない。

⑴かご及び昇降路の出入口の幅は、 80cm以上であること。

⑵かごの内法幅は140cm以上であり、内法奥行きは135cm以上であること。ただし、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。

⑶かご内に、車いす使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡が設けられていること。ただし、前号ただし書に該当する場合は、この限りでない。

⑷かご内に手すりが設けられていること。

⑸かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものであること。

⑹かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する設備が設けられていること。

⑺かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられていること。

⑻かご内及び乗降ロビーには、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤が設けらていること。

⑼かご内に設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうちそれぞれ1以上は、点字がはり付けられていること等により視覚障害者が容易に操作できる構造となっていること。

⑽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。

P74に続く

基準・推奨の仕様

【出入口の幅】

○90cm以上とし、120cm以上とすることが望ましい。（二本杖使用者の利用しやすい寸法）

○⑵の「円滑に乗降できる構造」とは、車いす使用者の乗降の際に車いすを転回させることや後ろ向きの乗降などを要することがないよう、かごの出入口が複数であって乗り口と降り口が異なる構造をいう。

【かごの内法幅等】

○⑵の「内法幅」又は「内法奥行き」とは、かご内の壁からの距離をいう。

【手すり】（P62参照）

○両側面、正面壁に設置する。

○高さ80～85cm程度とする。高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。

○端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

【鏡】

○ステンレス鏡面等の容易に破損しないものとする。

○鏡下辺の設置位置は、車いす使用者が出入口の床面を確認できるよう、なるべく低い位置（床上40cm程度）に設置する。

【操作盤】

○⑻の「円滑に操作できる位置」とは、床面からの高さが100cm程度であることをいう。

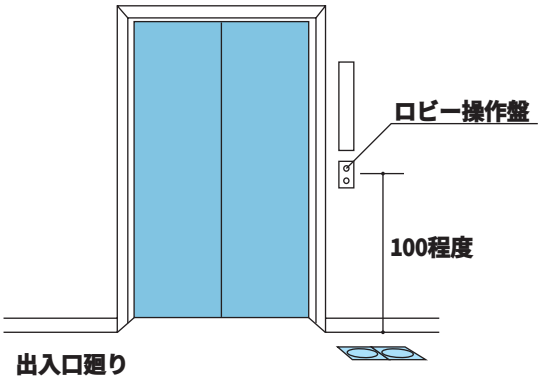
○かご内左右に操作盤を設置する。

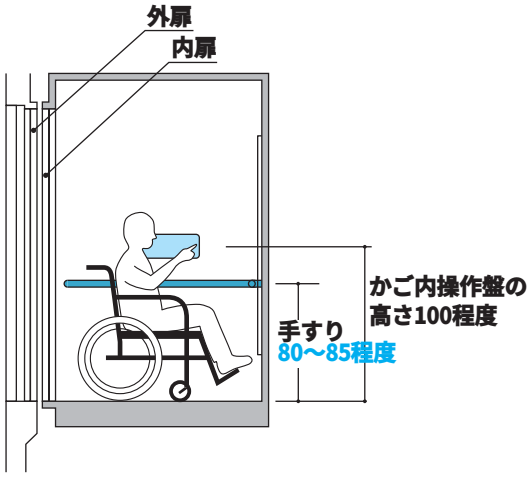
○操作盤のボタンは、押しボタン式とし、静電式タッチボタンは避ける。

○指の動きが不自由な利用者も操作できるような形状とする。

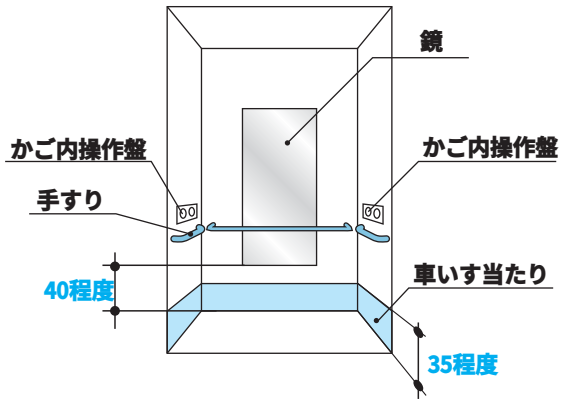
○音と光で視覚障害者や聴覚障害者にもボタンを押したことがわかるものとする。

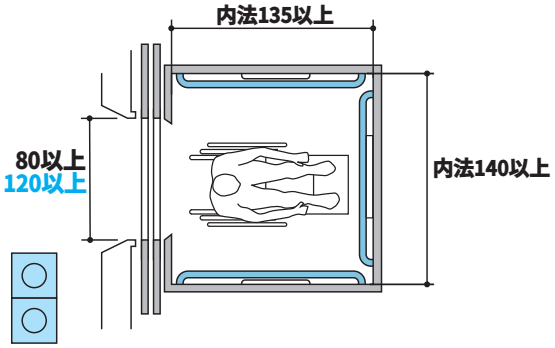
P74に続く





各階乗り場の出入口の適当な位置（100cm程度）に
ロビー操作盤を設ける
点字表示を行う





単位：cm

基準等の解説・配慮事項

［エレベーター］
（バリアフリーエレベーター1、エスカレーター、その他の昇降機の基準等の解説　**P69参照**）

［床面の仕上げ］
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

［エレベーターの緊急時の使用］
緊急時の高齢者、障害者等の船内の垂直方向の移動手段として、その状況によっては、非常電源による給電が確保され、かつ、適切な管理下におけるエレベーターの使用について検討することも望まれます。

Ⅲ 通行部分の基準

バリアフリーエレベーター 2（バリアフリー基準第53条第6項関係）

基　準

⑾ 乗降ロビーの幅は150cm以上であり、奥行きは150cm以上であること。

⑿ 乗降ロビーには、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられていること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が2のみである場合は、この限りでない。

基準・推奨の仕様

○かご内に設けるすべての操作盤には点字を設け、点字が読めない人もボタンの識別ができるよう階の数字や開閉（マーク）等を浮き出させることなどにより視覚障害者にわかりやすいものとする。

○ボタンの文字は、周囲との明度の差が大きいことなどにより、弱視者の操作性に配慮したものとする。

○かご内操作盤の各操作ボタン（階数、開・閉、非常呼出、インターフォン）には縦配列の場合には左側に、横配列の場合は上側に点字表示を行う。点字による表示方法は、JIS T0921規格に合わせたものとする。

【床面仕上げ】

⑽の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

【かご内外の連絡手段】

○犯罪や事故発生時の安全確保、聴覚障害者の緊急時の対応のため、ガラス窓を設けること等により外部から内部が、内部から外部が見える構造とする。ガラス窓を設置できない場合には、かごの内部から外部を、外部から内部を確認するための映像設備を設ける。外部から内部を確認するための映像設備は、ロビー出入口の上部等、見やすい位置に設置する。

【標識】（P92参照）

○乗降ロビー及びかご内操作盤の近くにシンボルマークを表示する。

【乗降ロビーの広さ】

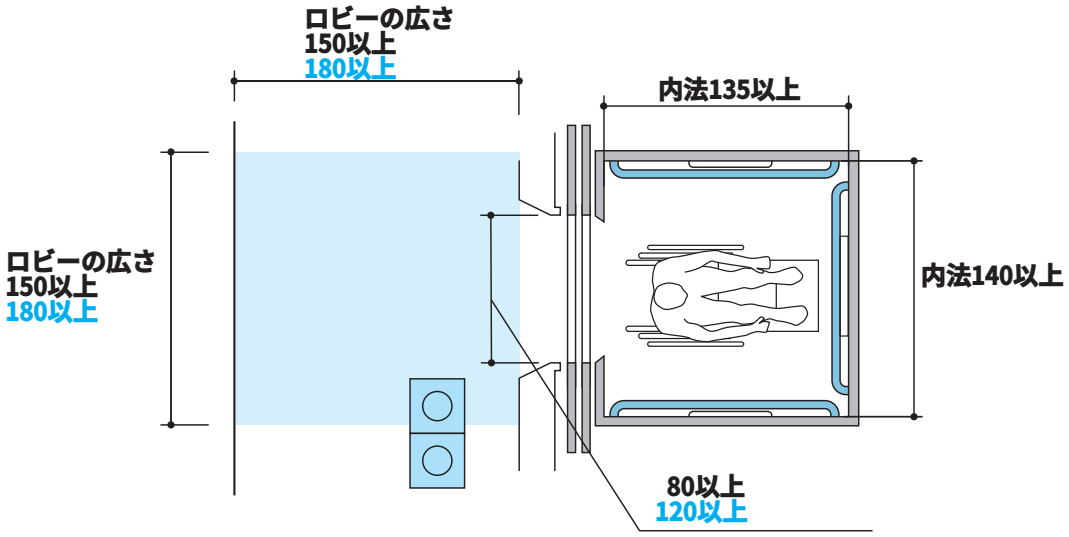
○電動車いすが回転できる広さ（180cm以上×180cm以上）を確保する。

○エレベーターロビー付近には、下り階段・下り段差を設けない。

○既存船等であってエレベーターロビー付近に下り階段・下り段差が存在する場合には、参考資料6を参考として、転落防止策を講ずる。

※乗降ロビーの広さについては、参考資料6（エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性）も参照してください。

エレベーターロビー



単位：cm

Ⅳ 客席等配置の基準

車いすスペース（バリアフリー基準第５０条関係）

基本的な考え方

車いす（本基準における「車いす」とは、日本工業規格「手動車いす(JIS T9201:2006)」をいう。）から降りていす席などに着席することが不都合な場合を想定し、車いすのまま船内にとどまることができるスペースを確保する。

基　準

6.車いすスペース

旅客定員100人ごとに1以上の割合で、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを車いす使用者が円滑に利用できる場所に設けなければならない。ただし、航行予定時間が8時間以上であり、かつ、客席として座席又は寝台のみが設けられている船舶については、この限りでない。

⑴車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。

⑵車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。

⑶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。

⑷車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。

⑸車いすを固定することができる設備が設けられていること。

⑹車いすスペースである旨が表示されていること。

基準・推奨の仕様

【広さ】

○⑴の「車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さ」とは、奥行きが135cm以上、幅が80cm以上であるものをいう。

【手すり】

○⑵の「円滑に利用できる位置」とは、床面からの高さが80～85cm程度のものをいう。

【床面仕上げ】

○⑶の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

【段差解消】

○段差がある場合は、極力小さくする。

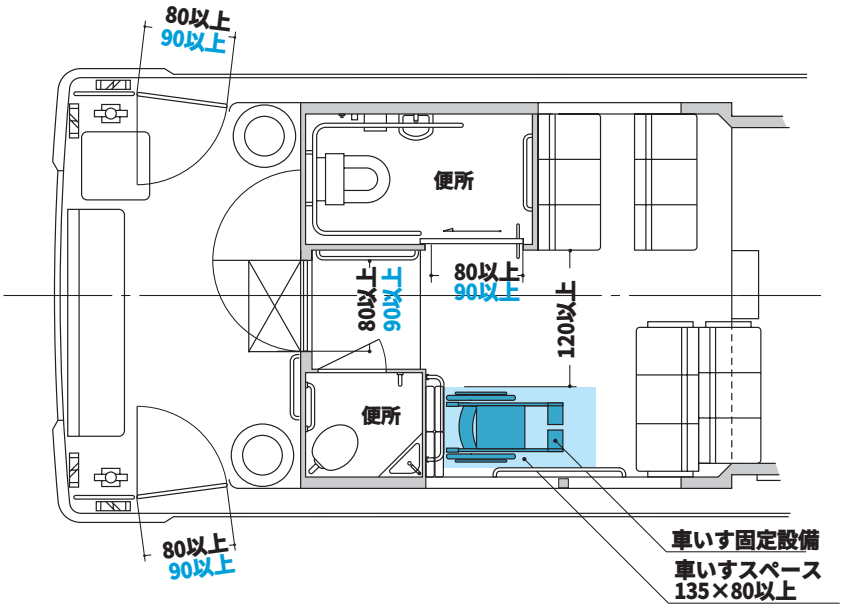
○⑷の「車いす使用者が利用する際に支障となる段」とは、高さ2cmを超えるものをいう。

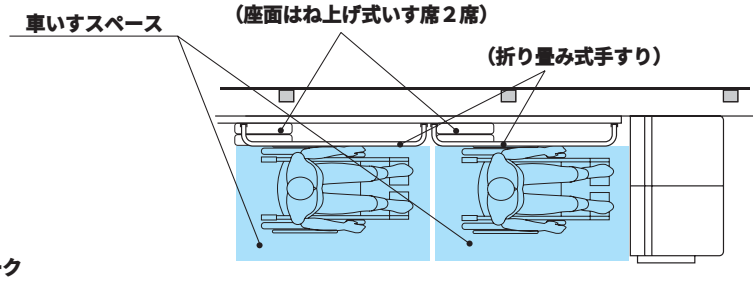
【表示】(P92参照)

○⑹における「車いすスペースである旨」を表示するものとして、国際シンボルマーク又は、JIS Z8210（案内用図記号）の‘身障者用設備’図記号をいう。

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。





国際シンボルマーク

単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[床面の仕上げ]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

[段差・勾配の視覚的表示]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P25参照**）

[車いす固定装置]

車いすのブレーキは、固定装置ではないため、本船に固定装置は必要です。

[車いすスペースと旅客定員]

車いすスペースは、旅客定員には算入できません。ただし、当該車いす使用者用のバリアフリー客席を車いすスペースに設け、支障のないような形で兼用できる場合には、当該バリアフリー客席を旅客定員に算入することが可能です。

[車いすスペースといす席及び座席の位置関係]

車いすからいす席及び座席に移ることを考慮すると、いす席及び座席の近くで、段差が無く移動できる最短の場所に車いすスペースを設置することが望まれます。その場合、手すりの配置にも注意する必要があります。

[車いす収納スペース]

車いす収納スペースの規定がないため車いすの収納は、バリアフリー客席近傍の空間または車いすスペースを利用します。

バリアフリー化のための設備、構造等については、当該船舶の旅客中に一定の割合で障害者等がいることを想定して基準を定めており、バリアフリー客席については、旅客定員25人に対して1個以上の割合で設置することにより、車いす使用者を含む障害者と同数のバリアフリー客席が確保されることとなっています。また車いすスペースはバリアフリー客席とは別に車いす使用者のために設置されています。

このため車いす使用者はバリアフリー客席と車いすスペースの両方を利用でき、バリアフリー客席を利用した場合には車いすスペースが空くことになるので、空いた車いすスペースに車いすを収納できます。以上のように基準の設定上は車いすスペースを利用することにより車いすを収納できることとなっていますが、実際には更に車いす使用者が利用するバリアフリー客席に可能な限り近い場所で、かつ、移動円滑化の図られた通路の幅を狭めないような位置にそのまま、または折り畳んで収納できるよう配慮することが必要です。

なお、航行予定時間が8時間以上であり、かつ、客席として座席又は寝台のみが設けられている船舶にも、同様の考え方により、車いすスペースを設けることが望まれます。

[緊急時への備え]

緊急時の避難・脱出の容易性を勘案し、車いすスペースは、緊急時に船内の上下移動をせず船外に脱出することができるような配置とするとともに、車いす使用者が車いすのまま移動できるよう脱出経路をバリアフリー化するなどの配慮も必要です。

また、乗船時には、緊急時に支援を必要とする旅客及びその支援の内容を確認し記録しておくことなどの配慮も必要です。

Ⅳ 客席等配置の基準

バリアフリー客席＜いす席＞（バリアフリー基準第４９条関係）

基本的な考え方

高齢者、障害者等が海上交通を利用することは、健常者以上に身体的負担が大きいものと考えられることから、船内において高齢者、障害者等の優先席としていす席、座席または寝台を設置することが必要である。いす席に車いす使用者が車いすから降りて着席するケースや、高齢者や妊産婦等の利用に配慮したいす席の設置が必要である。

基　準

5.バリアフリー客席

5.1　客席のうち旅客定員25人ごとに1以上のバリアフリー客席を設けなければならない。

5.2　航行予定時間が８時間未満の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴いす席、座席又は寝台であること。

⑵高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

⑶手すりが設けられていること。

⑷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。

5.3　航行予定時間が8時間以上の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴いす席、座席又は寝台であること。

⑵いす席が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

②手すりが設けられていること。

③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。

⑶座席又は寝台が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

②手すりが設けられていること床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

基準・推奨の仕様

【構造】

○5.2⑵及び5.3⑵①の「円滑な利用に適した構造」として、以下のものを同基準に適合するものとする。

・いす席については、通路側の肘掛けが跳ね上げ式であること。

○前席との間のスペースは車いす使用者が移乗できる空間（85cm以上）を確保する。

【床面仕上げ】

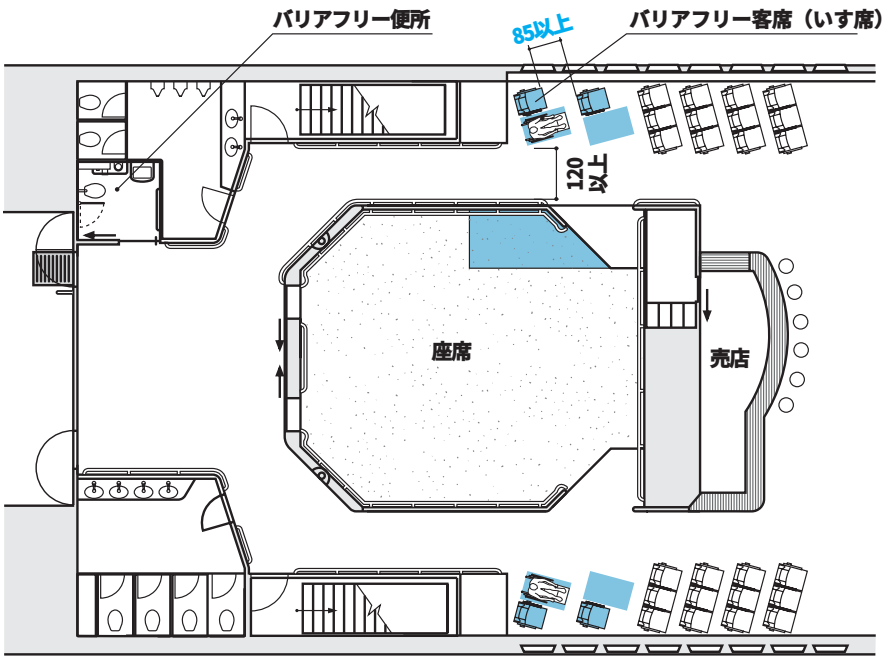
○5.2⑷及び5.3⑵③の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

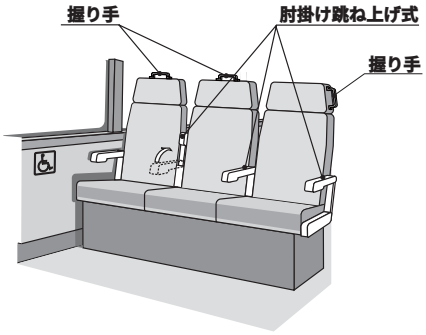
【表示】（P92参照）

○バリアフリー客席であることを明示する。

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。





単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[バリアフリー客席]

客席に複数のグレードがある場合、すべてのグレードでバリアフリー客席を整備することが望まれます。

[バリアフリー客席（いす席）の前の間隔]

車いす使用者がいす席の前方に車いすを移動させて、車いすからいす席に移動するために必要と考えられる寸法です。

[バリアフリーいす席の向かい合わせの寸法]

推奨85cm以上＋いす前30cm＝115cm

[床面の仕上げ]

（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

[バリアフリー客席表示]

表示については、障害を問わず、また外国人にも認知できるような的確な表示（国際シンボルマーク）を当該客席近くの分かりやすい場所に設置することが望まれます。また、客室内のトイレ、シャワー、くず入れなどにも、陸上施設と同様に案内用図記号（JIS Z8210）を表示することが望まれます。（標識の基準等の解説　**P93参照**）

[いす上部の握り手]

通路側の握り手は、通路の手すりとして使用します。また、いす上部のものは、車いすからいす席に移動する場合に使用します。

[緊急時への備え]

緊急時の避難・脱出の容易性を勘案し、バリアフリー客席は、船内の上下移動をせず船外に脱出することができるような配置とするとともに、高齢者、障害者等が容易に移動できるよう脱出経路をバリアフリー化するなどの配慮も必要です。

また、乗船時には、緊急時に支援を必要とする旅客及びその支援の内容を確認し記録しておくことなどの配慮も必要です。

Ⅳ 客席等配置の基準

バリアフリー客席＜座席＞（バリアフリー基準第４９条関係）

基本的な考え方

高齢者、障害者等が海上交通を利用することは、健常者以上に身体的負担が大きいものと考えられることから、船内において高齢者、障害者等の優先席としています席、座席または寝台を設置することが必要である。

基　準

5.バリアフリー客席

5.1　客席のうち旅客定員25人ごとに1以上のバリアフリー客席を設けなければならない。

5.2　航行予定時間が８時間未満の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴いす席、座席又は寝台であること。

⑵高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

⑶手すりが設けられていること。

⑷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。

5.3　航行予定時間が8時間以上の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴いす席、座席又は寝台であること。

⑵いす席が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

②手すりが設けられていること。

③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。

⑶座席又は寝台が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

②手すりが設けられていること。

③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。

基準・推奨の仕様

【床面仕上げ】

○5.2⑷及び5.3⑶③の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

【座席の仕上げ】

○アレルギーなどを起こさない素材を考慮する。

【スロープ】

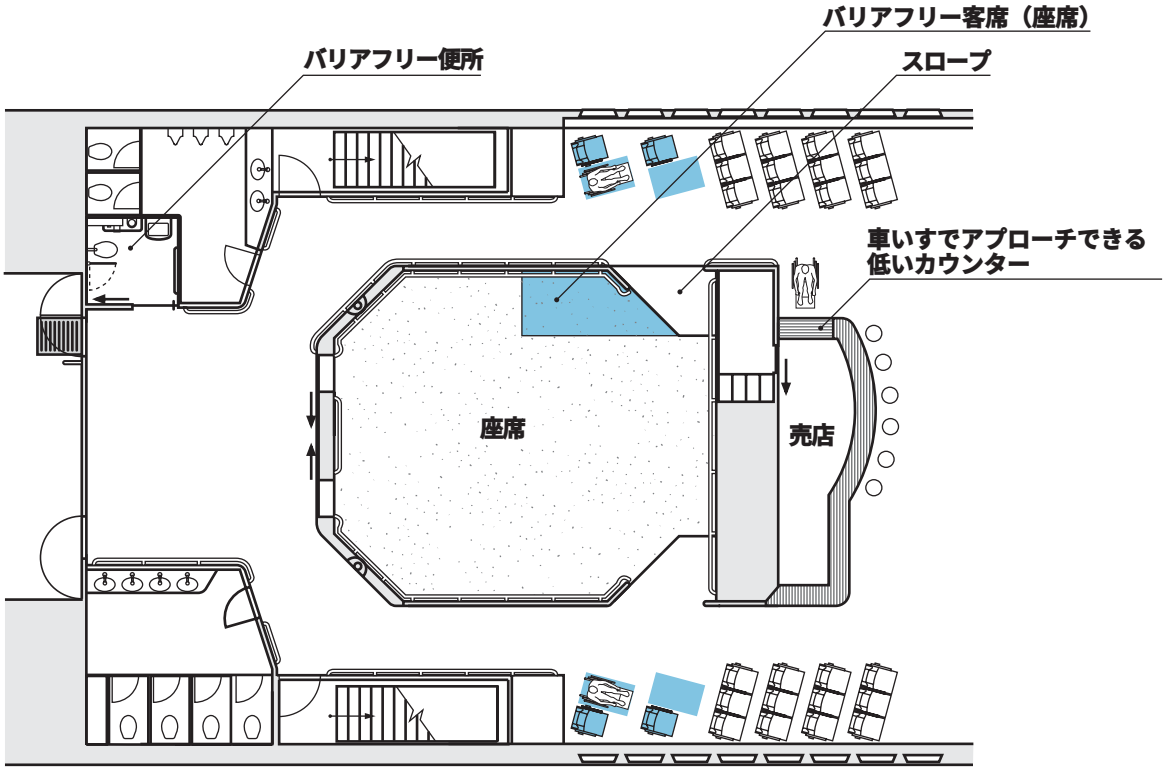
○通路から座席に至る段差には高齢者・障害者等がつまずかないようにスロープを設ける。スロープを設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。

○勾配は、 1/12以下とする。

○幅は、 90cm以上とする。

【照明設備】

○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。



基準等の解説・配慮事項

[バリアフリー客席]
（バリアフリー客席<いす席>の基準等の解説　**P79参照**）

[床面の仕上げ]
（乗降用設備/舷門の基準等の解説　**P23参照**）

[緊急時への備え]
（バリアフリー客席<いす席>の基準等の解説　**P79参照**）

Ⅳ 客席等配置の基準

バリアフリー客席＜寝台＞（バリアフリー基準第４９条関係）

基本的な考え方

高齢者、障害者等が海上交通を利用することは、健常者以上に身体的負担が大きいものと考えられることから、船内において高齢者、障害者等の優先席としていす席、座席または寝台を設置することが必要である。車いす使用者等が利用しやすいように配慮した寝台を設置することが必要である。

基　準

5.バリアフリー客席

5.1　客席のうち旅客定員25人ごとに1以上のバリアフリー客席を設けなければならない。

5.2　航行予定時間が8時間未満の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴いす席、座席又は寝台であること。

⑵高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

⑶手すりが設けられていること。

⑷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。

5.3　航行予定時間が8時間以上の船舶のバリアフリー客席は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

⑴いす席、座席又は寝台であること。

⑵いす席が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

②手すりが設けられていること。

③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。

⑶座席又は寝台が設けられる場合は、その収容数25人ごとに1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

①高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。

②手すりが設けられていること。

③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。

基準・推奨の仕様

【構造】

○5.2⑵及び5.3⑶①の「円滑な利用に適した構造」とは、以下のものをいう。

・寝台については、

イ　寝台の上面の高さが40cmから45cm程度のものであること。

ロ　寝台のある部屋の中に幅が140cm以上及び奥行が135cm以上である広さ、または、直径150cm以上の円形の空間が確保できる広さを有しており、かつ、車いす使用者が部屋の出入口、寝台及び当該広さの場所の間の移動を円滑に行うことが可能であること。

○寝台の戸の前の廊下空間は車いすが回転できること。

【床面仕上げ】

○5.2⑷及び5.3⑶③の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

○清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

【表示】(P92参照)

○バリアフリー客席であることを明示する。

【点字テープ】

○視覚障害者用に寝台番号を貼付する。

【呼出しボタン】

○通報装置を設置する。

【照明設備】

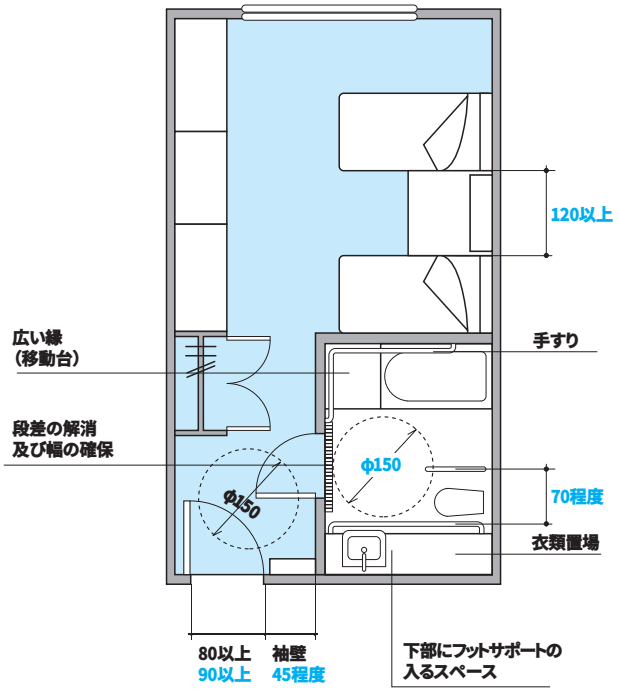
○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

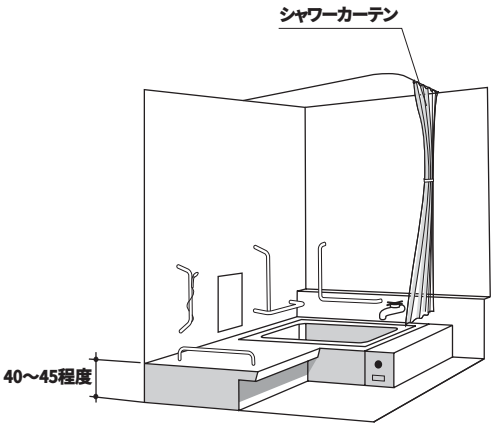
【客室】

○ロッカーやシャワーヘッド掛けは、車いす使用者の利用に配慮した高さとする。また、水洗器具は操作しやすいものを設ける。

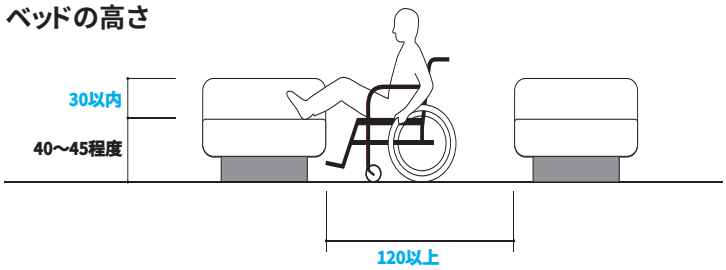
寝台レイアウト

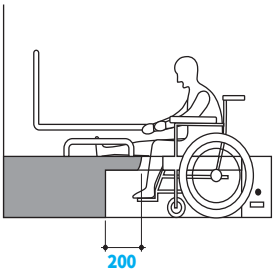
（出典:東京都/施設整備マニュアルより）





ベッドの高さ





フットサポートを考慮して
クリアランスを取る

単位:cm

基準等の解説・配慮事項

［バリアフリー客席］
（バリアフリー客席<いす席>の基準等の解説　**P79 参照**）

［床面の仕上げ］
（乗降用設備 / 舷門の基準等の解説　**P23 参照**）

［バリアフリー客席表示］
（バリアフリー客席<いす席>の基準等の解説　**P79 参照**）

V 情報提供に関する基準

点状・線状ブロック（バリアフリー基準第５８条関係）

基本的な考え方

視覚障害者が船内を移動するにあたり、危険箇所に進入する可能性を排除するために、点状ブロックの設置が不可欠である。ただし、船内においては、スペースに制約があることから、車いす使用者や高齢者のスムースな移動に影響するといったことも考えられるため、整備にあたってはすべての人が歩行しやすくなるよう配慮することが望ましい。

基　準

２１.点状ブロック

階段およびエスカレーターの上端及び下端並びにエレベーターの操作盤に近接する通路には、点状ブロック（視覚障害者に対し段差の存在等の警告又は注意喚起を行うために床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との明度差が大きいこと等により容易に識別できるものをいう。）を敷設しなければならない。

基準・推奨の仕様

【色】

○黄色とする。

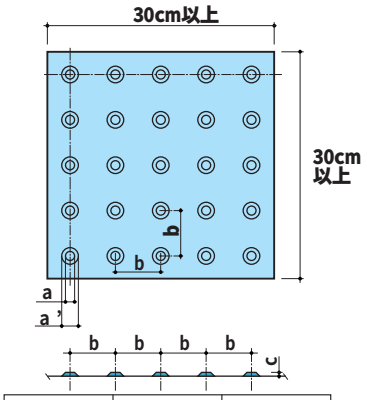
【材質】

○十分な強度を有し滑りにくく歩行、耐久、耐磨性に優れたものとする。

【音声案内（誘導チャイム）】

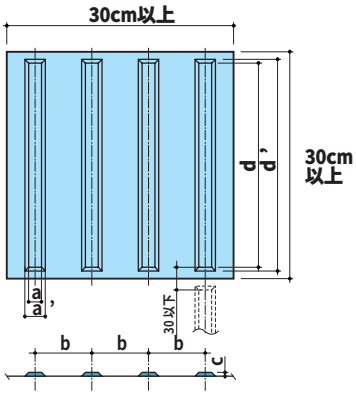
○視覚障害者の誘導支援策としては、人を感知して音声や音響等で行き先や乗降可否等を案内するシステムの設置が有効です。なお、設置にあたっては、特定の場所のみに音が聞こえる機器等を導入するなど、音声案内が客室等に漏れないよう配慮する。

点状・線状ブロックの例



記　号	寸　法	許容差
a	12	+1.5 0
a '	a+10	
b	55～ 60	
c	5	+1 0

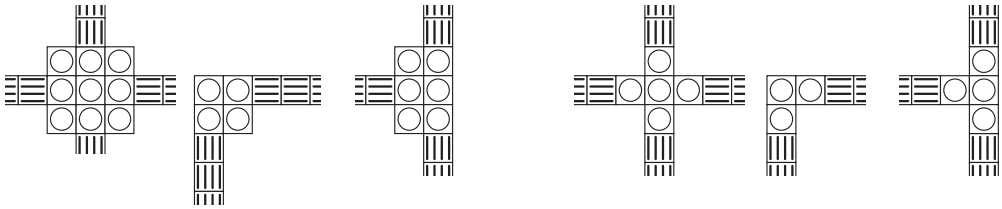
（単位 :mm）



記　号	寸　法	許容差
a	17	+1.5 0
a '	a+10	
b	75	
c	5	+1 0
d	270 以上	
d '	d+10	

（単位 :mm）

分岐表示



出所元：JIS T 9251（視覚障害者誘導用ブロック等の突起の形状・寸法及びその配列）

基準等の解説・配慮事項

[視覚障害者誘導用ブロック（点状・線状ブロック）]

視覚障害者誘導用ブロックは、現時点で視覚障害者の誘導に最も有効な手段であり、旅客施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが必要となります。

特に敷設にあたっては、あらかじめ誘導動線を設定するとともに、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないよう敷設することが必要となります。また、視覚障害者が視覚障害者誘導用ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げにも配慮する必要もあります。

一般的に視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を原則（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編））としていますが、周辺の床材との対比を考慮して、明度差あるいは輝度比などが十分に確保できず、かつ安全で連続的な道すじを明示できない場合は、黄色以外の色も選択できるようになっています。輝度比については、晴天時において、 1.5～2.5の組み合わせが弱視者、晴眼者双方が分かる範囲であることから、輝度比概ね2.0以上としています。（「視覚障害者誘導用舗装の現況に関する調査」岩崎聖司　坂口睦男　秋山哲男研究より）

[点状ブロック]

点状ブロックは、階段等段差のある部分など危険地域を知らせるために敷設するものです。点状ブロックを階段やエスカレーターの上端部及び下端部へ敷設する場合、点状ブロックを2列に配置することが望ましい。

なお、現在JIS T9251規格で定める点状ブロックの山の高さ5㎜は、高齢者等がつまずかない許容範囲の高さと言われています。

[線状ブロック]

視覚障害者が歩行するにあたり、義務付けられた点状ブロックの設置に加え、線状ブロックを設置することは効果的です。

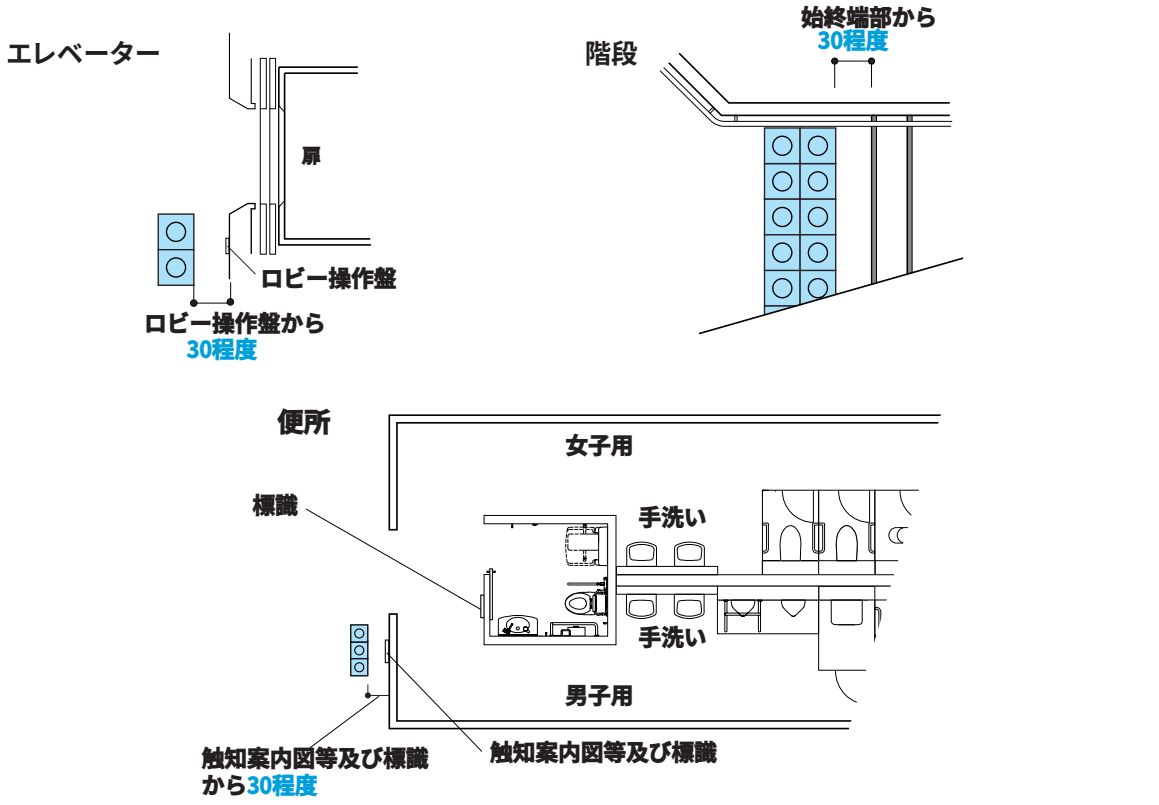
ただし、空間制約厳しい船舶に線状ブロックを設置する際、すべての利用者の動線を配慮して設置することが望まれます。

※視覚障害者誘導用ブロックの色彩については、現在、 JIS規格化が検討されています。

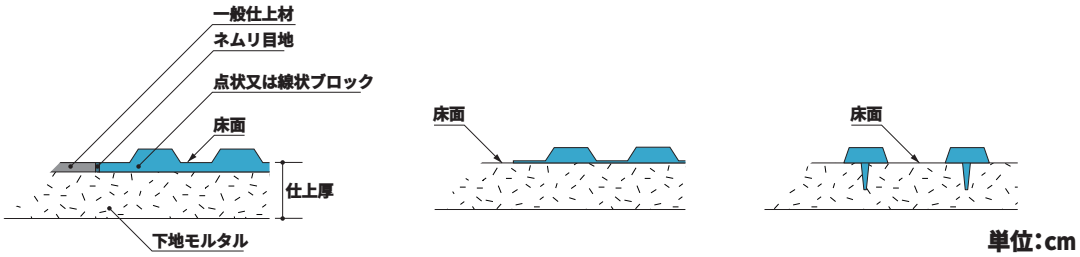
情報提供に関する基準

点状・線状ブロック（バリアフリー基準第５８条関係）

各施設への点状ブロックの施設方法の例



設置方法のディティール例



単位:cm

基準等の解説・配慮事項

[点状ブロックと車いす]

車いすの使用者には通りにくいと考えられますが、視覚障害者にとっては重要な誘導案内（道）ですので、ご理解ください。

V 情報提供に関する基準

案内板、触知案内図（バリアフリー基準第60条関係）

基本的な考え方

船内旅客用設備等についての点字その他による情報提供や船内の案内は、視覚障害者をはじめすべての旅客の移動を円滑にするために必要であり、掲載内容も同等とすることが望ましい。

基　準

23.バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置の案内

23.1　バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を表示した案内板その他の設備を設けなければならない。

23.2　バリアフリー客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けなければならない。

基準・推奨の仕様

【案内設備（触知案内図等）】

○23.2の「その他の設備」とは、触知案内図その他これに類する設備をいう。

○床据付型の高さは、 90～120cmとする。

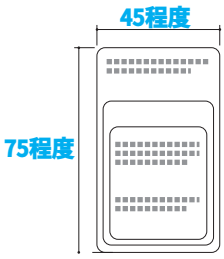
○壁面に設置する高さは、床から140～150cmとする。

【触知案内図等】

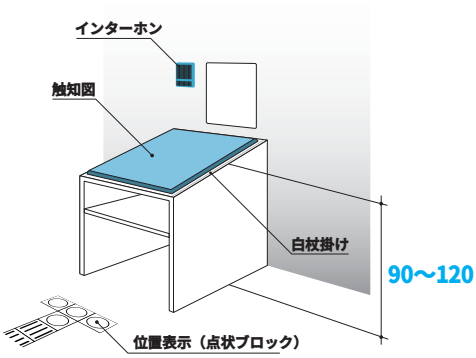
○点字だけではなく墨字も入れ、視覚障害者だけでなく、すべての旅客の利用も可能とする。

※視覚表示ついては、参考資料3を参照してください。

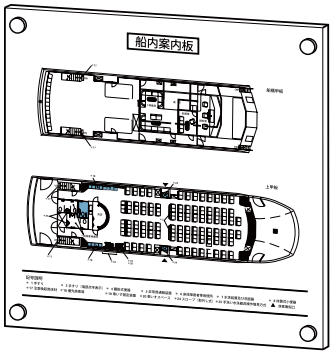
点字案内板の例



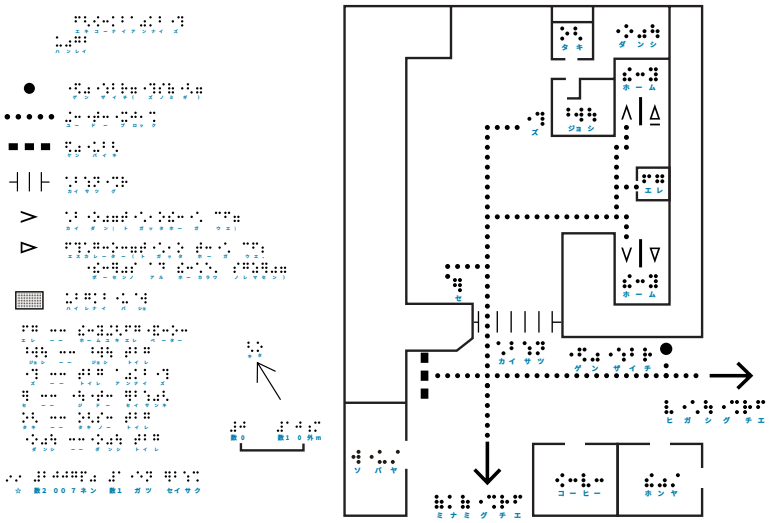
触知案内図の例



バリアフリー客席、便所、エレベーター等の配置を点字ピクトグラムなどで表示する



全体案内図（駅の例）



単位：cm

基準等の解説・配慮事項

[案内板、触知案内図]

船内旅客用設備等についての情報提供や船内の案内は、視覚障害者をはじめとするすべての旅客の移動を円滑にするために必要です。

設置場所は、出入口付近の分かりやすい位置に設置することが望まれます。また、案内板／触知案内図までの確実な誘導が望まれます。

初めて利用する人のために、船内に、手すりの端部の点字案内表示、運航情報提供装置などの義務設備を含め、どのようなバリアフリー施設・設備が設置されているかという情報を、高齢者、障害者等に提供・広報するためのリーフレット等を、簡単に携帯できる紙製の案内（船内配置）とともに客席に備えることは、なお有効と考えられます。

小型船は、設置スペースが限られているため、壁面に設置することも可能です（有効スペースを確保できます。）。

[点字表示]

点字により表示する場合の表示方法は、JIS T0921規格、触知案内図により表示する場合の表示方法はJIS T0922規格を参照してください。また、参考資料4（点字について）も参考にしてください。

V 情報提供に関する基準

運航情報提供設備（バリアフリー基準第５９条関係）

基本的な考え方

目的港の港名その他船舶の運航に関する情報を的確に提供するよう配慮する。
また、事故など緊急時には利用者にできるだけ早く新しい情報を的確に提供するよう配慮する。

基　準

２２. 運航情報提供設備

目的港の港名その他の当該船舶の運航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。

基準・推奨の仕様

【運行情報提供設備】

○「文字等により表示するための設備」とは、電光掲示装置、黒板その他これに類する設備をいう。

○「音声により提供するための設備」とは、船内放送装置その他これに類する設備をいう。

【事故等の臨時情報】

○事故や緊急時の対応などの臨時情報を提供することにより、旅客が次の行動について判断をすることができるよう、的確な情報を提供する。

【点滅型誘導音装置付誘導灯】

○フラッシュや音声により、とくに情報収集が困難な聴覚・視覚障害者に緊急事態の発生・状況を知らせるとともに、避難誘導のため、点滅型誘導音装置付誘導灯等を設置する。

【表示方法】

○高齢者に多い白内障に配慮して、青と黒、黄と白の色彩組み合わせは用いない。

○色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の明度差・彩度差を確保した表示とする。（参考資料3参考2-5参照）

（留意すべき色の選択例）

・濃い赤色を用いず朱色やオレンジに近い赤を用いる。赤を用いる場合には、他の色との境目に細い白線を入れることで表示が目立ちやすくなる。

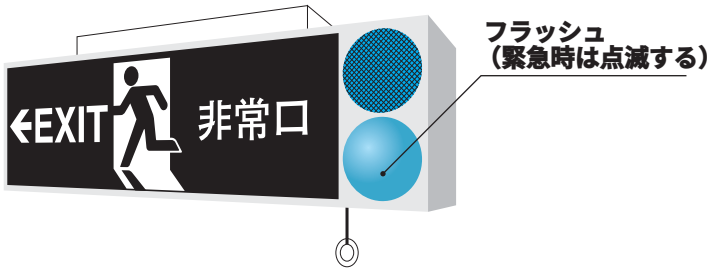
（見分けにくい色の組み合わせ例）

・「赤と黒」、「赤と緑」、「緑と茶」、「黄緑と黄」、「紫と青」、「赤と茶」、「水色とピンク」の見分けが困難。

・明度や彩度の差には敏感であり、同色系の明暗の識別に支障は少ない。

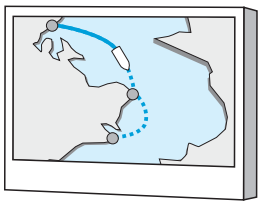
※視覚表示については、参考資料3を参照してください。

点滅型誘導音装置付誘導灯

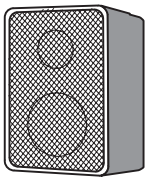


電光掲示

位置情報モニター（GPS）



船内放送装置（スピーカー）



基準等の解説・配慮事項

[情報提供]

文字等により表示するための設備は客室内外など見えやすい場所等の要所に設けることが望まれます。また、文字情報に加え、視覚障害者や聴覚障害者（難聴者）が船内で音声情報（船内放送等）をより聞きやすくするための設備（磁気ループ等）を合わせて設置することはなお有効です。

事故等の臨時情報等は、新しい情報を的確に利用者にできるだけ早く提供することが必要です。

[電光掲示内容文]

電光掲示の内容は、発船時刻、行き先など船舶の運航に関する情報としていますが、遅れの状況、遅延理由、運航再開予定時刻など、利用者が次の行動を判断できるような情報や緊急情報を提供するといった配慮も必要です。

設置場所は、出入口付近やパブリックスペース、案内所があればその近くに設置するのが望まれます。

技術の規格は（社）日本舶用工業会の旅客船運航情報表示装置の標準仕様書などがあります。

V 情報提供に関する基準

標識

基本的な考え方

表示においては障害を問わず認知できるよう、分かりやすい場所に設置し、高齢者、障害者等、外国人にもわかりやすい的確な情報を提供することが望ましい。また、案内板は、文字の大きさ、字体、色彩、明るさ、ピクトグラム等のサイン表示については国際化等に配慮する。

基準・推奨の仕様

【図記号】

○エレベーター、階段、便所、食堂、案内所、電話その他の主要な施設の付近には、これらの設備があることを表示する標識（JIS Z8210）を設ける。（参考資料3別表2-2参照）

○英語による表記も行う。

【シンボルマーク】

○車いすマーク等障害者等の利用に対する配慮がなされている主要な設備には、国際シンボルマーク等を表示する。

○寸法は10cm角～45cm角程度とする。色は対比を明確にするために、白地にブルーまたはブルー地に白とする。

【バリアフリー客席の表示】

○表示については、障害を問わず、また外国人にも認知できるような的確な表示を当該客席付近の分かりやすい場所に設置する。

【表示方法】

○サインの図色と地色の明度差・彩度差を大きくすることなどにより、容易に識別できるものとする。（参考資料3参考2-4参照）

○高齢者に多い白内障に配慮して、青と黒、黄と白の色彩組み合わせは用いない。

○色覚障害者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の明度差・彩度差を確保した表示とする。（参考資料3参考2-5参照）

（留意すべき色の選択例）

・濃い赤色を用いず朱色やオレンジに近い赤を用いる。赤を用いる場合には、他の色との境目に細い白線を入れることで表示が目立ちやすくなる。

（見分けにくい色の組み合わせ例）

・「赤と黒」、「赤と緑」、「緑と茶」、「黄緑と黄」、「紫と青」、「赤と茶」、「水色とピンク」の見分けが困難。

・明度や彩度の差には敏感であり、同色系の明暗の識別に支障は少ない。

※視覚表示については、参考資料3を参照してください。

JIS Z 8210　案内用図記号（抜粋）

1 公共・一般施設　Public Facilities

案内所
Question & answer

情報コーナー
Information

救護所
First aid

お手洗
Toilets

男子
Men

女子
Women

身障者用設備
Accessible facility

飲料水
Drinking water

休憩所/待合室
Lounge / Waiting room

水飲み場
Trash box

電話
Telephone

喫煙所
Smoking area

喫煙所
Smoking area

※ (備考)
火災予防条例で左記の図記号の使用が規定されている場所には、左記の図記号を使用する必要がある。

乳幼児用設備
Nursery

浴室
Bath

エレベーター
Elevator

階段
Stairs

くず入れ
Collection facility for the recycling products

2 交通施設　Transport Facilities

タクシー
/タクシーのりば
Taxi / Taxi stop

船舶/フェリー/港
Ship / Ferry / Port

手荷物受取所
Baggage claim

税関/荷物検査
Customs
/ Baggage check

出国手続/入国手続/検疫/書類審査
Immigration / Quarantine
/ Inspection

3 商業施設　Commercial Facilities

レストラン
Restaurant

喫茶・軽食
Coffee shop

バー
Bar

会計
Cashier

［注2］
(通貨記号
差し替え可)

国際シンボルマーク

どなたでもお使いください

基準等の解説・配慮事項

［JIS Z8210　案内用図記号］

案内所、情報コーナー、お手洗い、男子、女子、身障者用設備、車いすスロープ、飲料水、喫煙所、チェックイン／受付、手荷物一時預かり所、コインロッカー、休憩所／待合室、郵便、電話、ファックス、エレベーター、エスカレーター、階段、乳幼児用設備、シャワー、浴室、くず入れ等図記号は、
http://www.ecomo.or.jp/barier_free/bari_f_index.html
からもダウンロードできます。なお、図記号の使用方法等に関しては、交通エコロジー・モビリティ財団のホームページをご覧ください。

Ⅵ その他
緊急時支援設備等

基本的な考え方

緊急時には、介助者または職員による高齢者、障害者等それぞれの特性に配慮した対応・支援が必要である。

基準・推奨の仕様

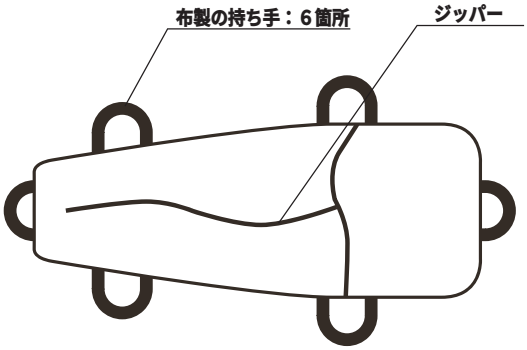
【肢体不自由者移動支援設備】

○緊急時に肢体不自由者の船内移動を円滑に行うとともに、シューターによる円滑な脱出を支援するために、肢体不自由者の移動を支援する設備等を設置する。

【AED】

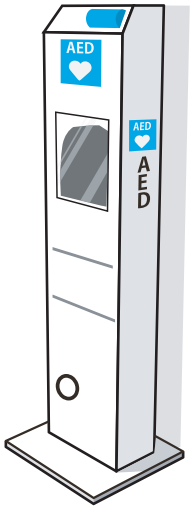
○高齢者等の心臓突然死の対策として、 AED（自動体外除細動器）を設置する。

移動支援設備の一例



シューター降下時に用いる移動制約者移動用降下袋
固めの布（帆布等）を用い、布製の持ち手を6箇所つける

AED（自動体外式除細動器）



基準等の解説・配慮事項

[肢体不自由者の移動を支援する設備等]

固めの丈夫な布（帆布等）を用いて体を覆う形で製作し、布製の丈夫な持ち手を周囲に6箇所程度配したものです。

[AED]

AED（自動体外式除細動器）は、生命に関わる重症の不整脈（心室細動）によって引き起こされる心臓突然死から傷病者を救うためのもので、電気ショックを与えて心臓の細動を除き正常な状態に戻すための医療機器です。電気ショックが必要かどうかは機器が自動的に判断し、不要な場合には起動しないよう安全性が確立され、平成16年7月厚生労働省の通知により、医師や医療従事者以外でも使用が可能となりました。

Ⅵ その他

公衆電話・FAX

基本的な考え方

公衆電話等を設ける場合は、そのバリアフリー化を図ることが望ましい。

基準・推奨の仕様

【電話等置台の高さ】

○電話等置台を設ける場合には、そのうち1台以上は高さ70cm程度とし、電話等置台の台下の高さは65cm以上とする。また、蹴込み奥行きは45cm以上確保する。

【ダイヤルの高さ】

○ダイヤル（プッシュボタン）の高さは、90～100cm程度とする。

【ファクシミリ】

○聴覚障害者のためにファクシミリ機を設置する。

【電話機】

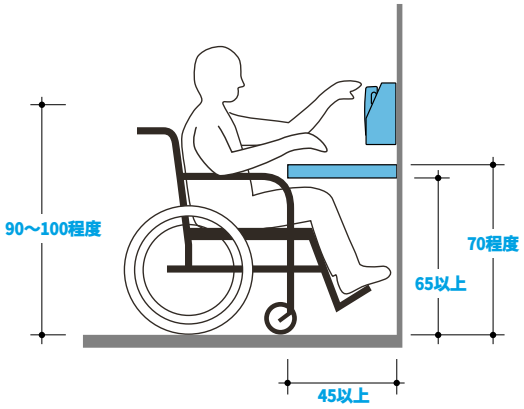
○少なくとも1台は音声増幅装置付き電話機を設ける。この場合、見えやすい位置にその旨表示する。

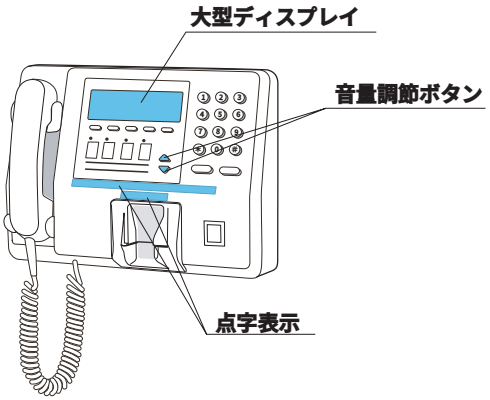
○外国人の利用者が多い航路には、英語表示の可能なデジタル公衆電話機を設置する。

【床面仕上げ】

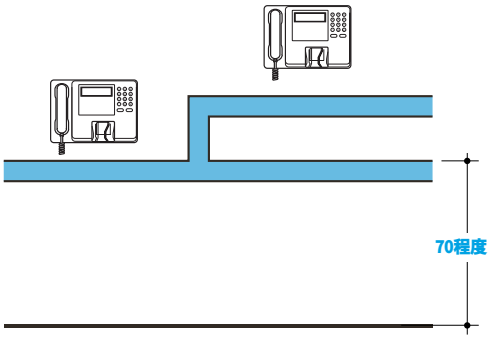
○床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。

クレジットカードホン





ファックス



単位:cm

Ⅵ その他
図書室

基本的な考え方

大型旅客船に図書室を設ける場合は、そのバリアフリー化を図ることが望ましい。

基準・推奨の仕様

【出入口幅】
○120cm以上とする。

【スロープ板】
○出入口に段差がある場合、スロープ板その他の車いす使用者が通過できるための設備を備える。

【床面仕上げ】
○床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。

【手すり】(P62参照)
○構造上支障がない範囲で両側に連続して取り付ける。
取り付け高さ：
1本の場合、　H=80～85cm程度
2本の場合、　H1=85cm程度
　　H2=65cm程度
○コーナーのとぎれ、突起はさける。径は握りやすい太さとする。
○高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、連続して設置する。
○端部は突起がないよう丸める等の配慮をする。
○旅客室内では壁に手すりを設けるとともに、いす席の肩口に握り手を設ける。

【視覚障害者の誘導】
○手すりの端部の付近には、通路の通じる場所を示す点字を貼り付ける。

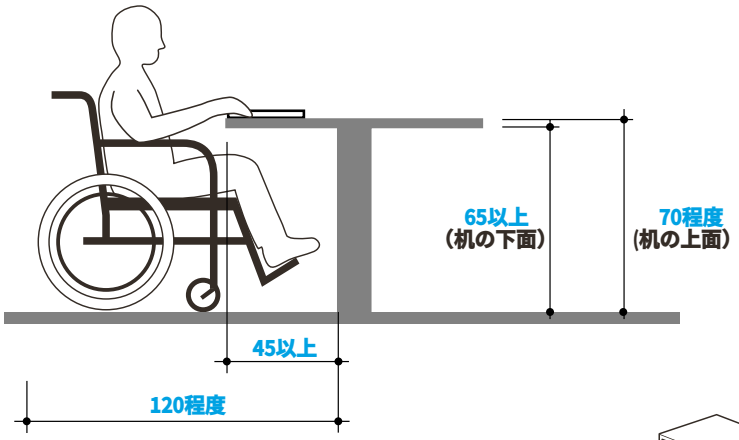
【書架】
○車いすによるアクセスを考慮した書架の高さ及び通路幅を確保する。

【受付カウンター、閲覧机】
○車いす使用者の利用に適した構造を有する机を1以上配置する。車いすアームサポート及びフットサポートがカウンター及び机の下に入り、かつ、車いすに座った状態のまま閲覧できる構造であって、カウンター及び机の下に高さ65cm以上及び奥行45cm以上の空間が確保されており、カウンター及び机の上面が70cm程度とする。

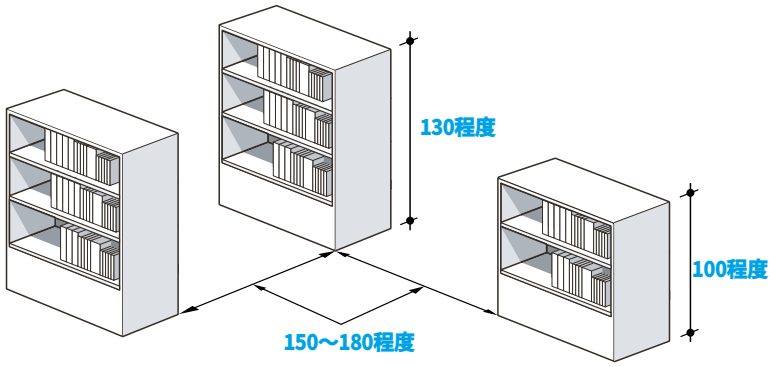
【意思疎通を図るための設備】
○聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設ける。この場合においては当該設備を保有している旨を当該図書室に表示する。

【コミュニケーションボード】
○話し言葉や文字表現によるコミュニケーションが困難な高齢者、障害者等が自分の意思及び要求を相手に的確に伝え理解させることを支援する絵記号（JIS T1030）を利用したコミュニケーションボードを設ける。（参考資料5参照）

机



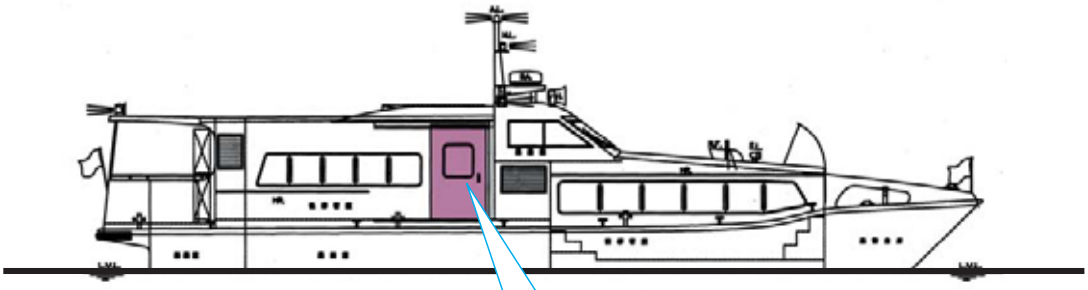
通路と書棚



単位:cm

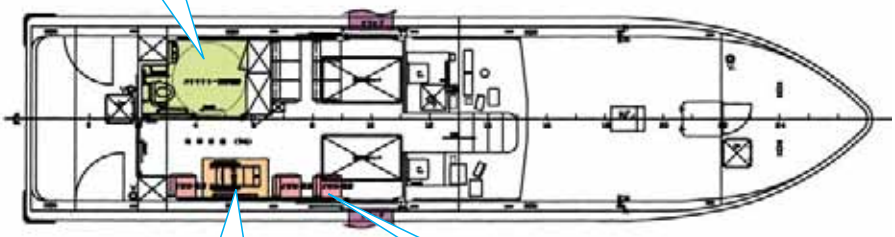
事例集

総トン数２０トン未満　旅客船



バリアフリー便所

油圧タラップ

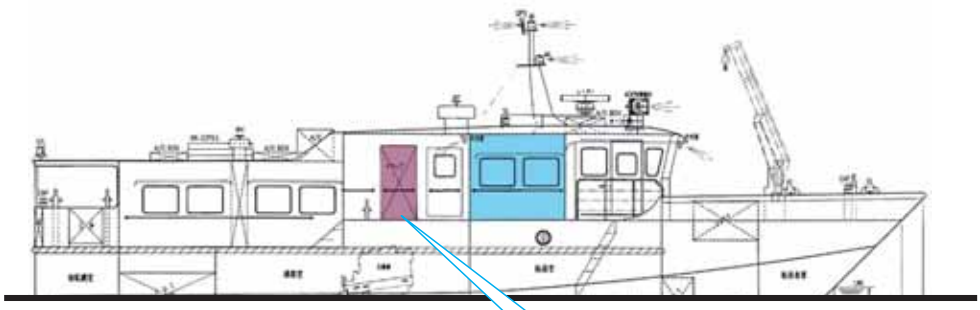


車いすスペース

バリアフリー客席

全長	全幅	総トン数	航行区域	航行時間	旅客定員	バリアフリー客席いす席	車いすスペース
17.40m	3.80m	19トン	平水	20分	52名	3名以上	1カ所以上

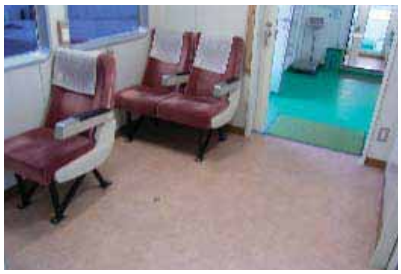
総トン数20トン以上―100トン未満　旅客船



バリアフリー便所

油圧タラップ

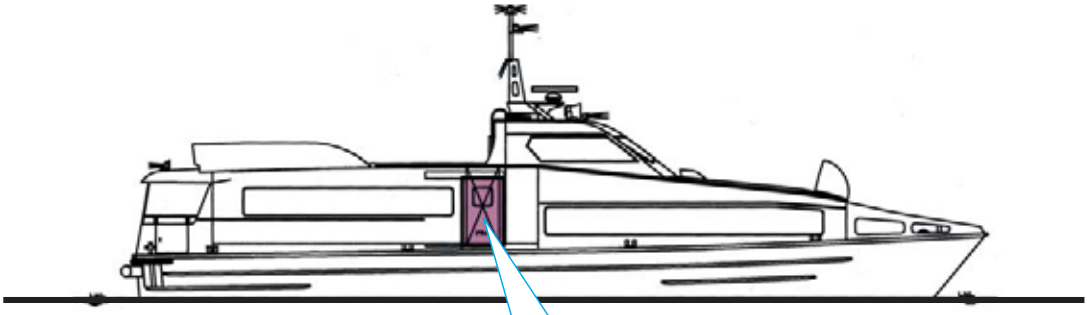
油圧タラップ



バリアフリースペース

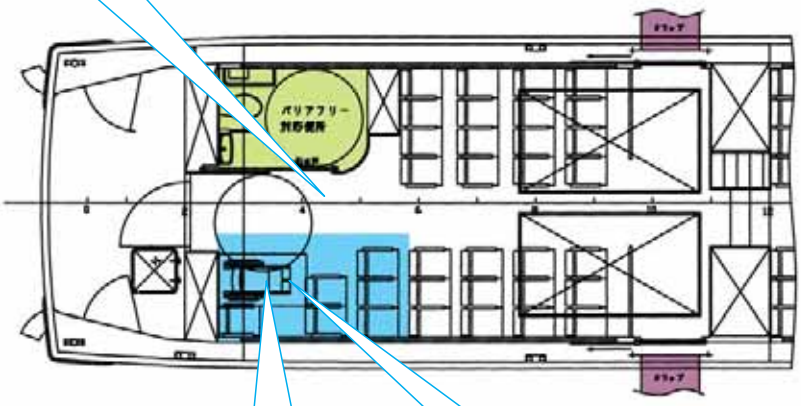
全長	全幅	総トン数	航行区域	航行時間	旅客定員	バリアフリー客席いす席	車いすスペース
22.25m	4.60m	42トン	平水	20分	61名	3名以上	1カ所以上

総トン数20トン以上―100トン未満　旅客船（高速船）



バリアフリー通路

油圧タラップ

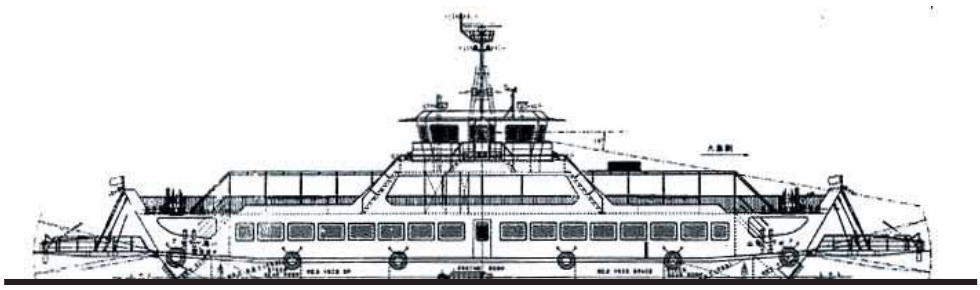


車いす固定装置

車いすスペース

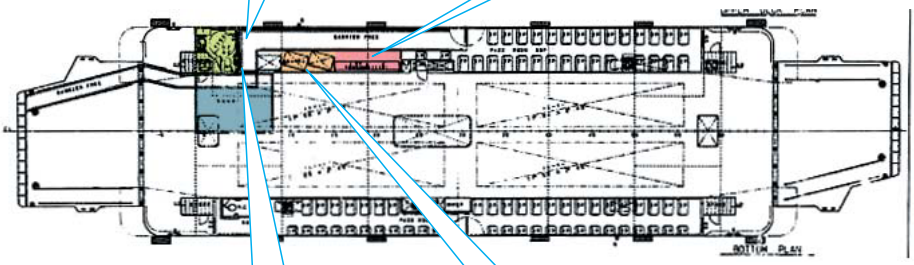
全長	全幅	総トン数	航行区域	航行時間	旅客定員	バリアフリー客席いす席	車いすスペース
23.40m	4.90m	51トン	平水	30分	95名	4名以上	1カ所以上

総トン数100トン以上―500トン未満　旅客カーフェリー



カメラ

バリアフリー席

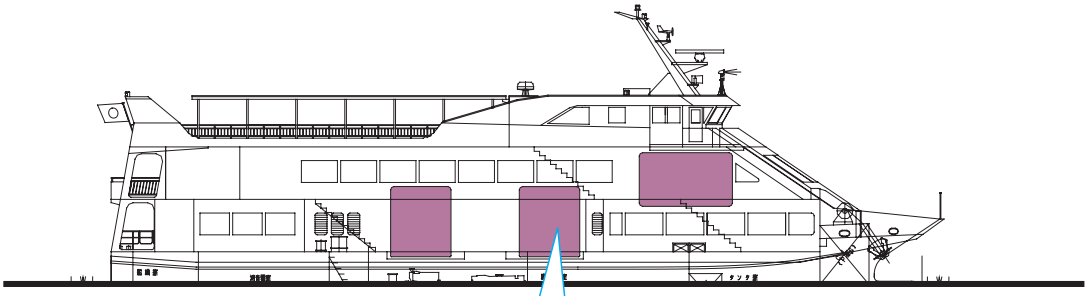


船位表示モニター

車いすスペース

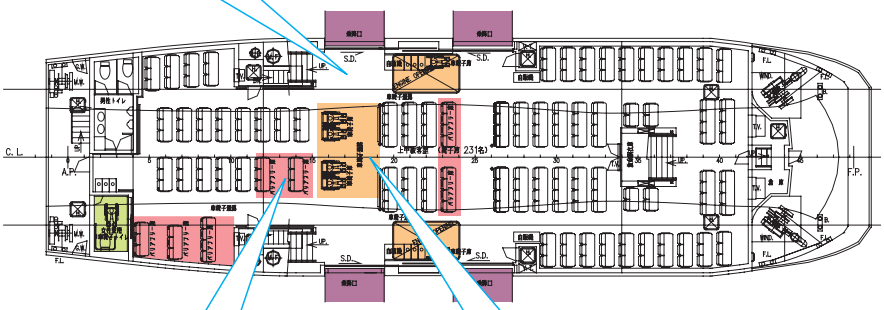
全長	全幅	総トン数	航行区域	航行時間	旅客定員	バリアフリー客席いす席	車いすスペース
49.80m	10.50m	306トン	平水	20分	250名	10名以上	3カ所以上

総トン数100トン以上―500トン未満　旅客船



バリアフリー通路

油圧タラップ

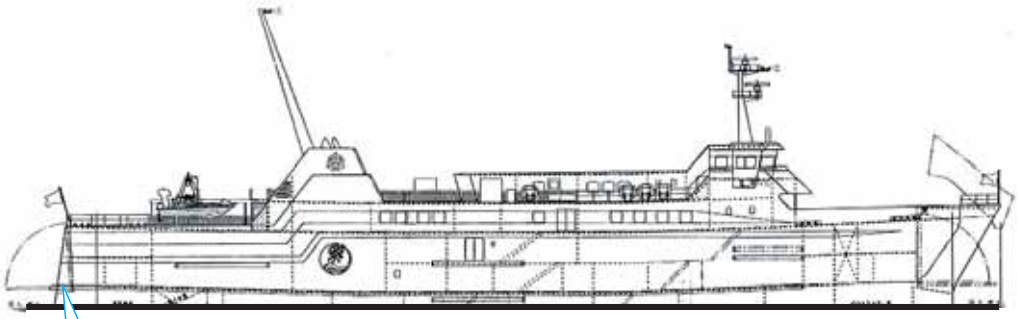


バリアフリー客席

車いすスペース

全長	全幅	総トン数	航行区域	航行時間	旅客定員	バリアフリー客席いす席	車いすスペース
38.00m	10.66m	430トン	平水	25分	600名	24名以上	6カ所以上

総トン数５００トン以上　旅客カーフェリー



ランプ通路の手すり

バリアフリー席

自動扉

バリアフリー席のスロープ

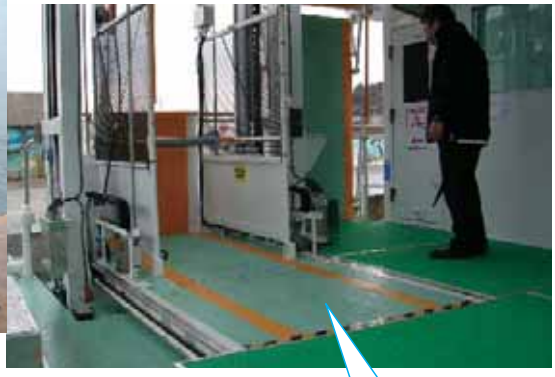
全長	全幅	総トン数	航行区域	航行時間	旅客定員	バリアフリー客席いす席	車いすスペース
73.00m	13.20m	940トン	沿海	95分	400名	16名以上	4カ所以上

乗下船装置等

■電動タラップ式昇降装置

電動タラップと2.45mまでリフトアップする車いす乗下船装置を搭載した45G/Tの旅客船です。固定岸壁では車いす用装置が岸壁にせり出し着岸することで船体動揺中でも安全に乗下船できます。

電動タラップ　車いす乗下船装置



船内から見た車いす乗下船装置

■リフト式昇降装置

格納状態

使用状態

102G/Tの旅客船で舷側に沿ってリフトが上下する乗下船装置(昇降リフト)です。潮の干満による船体と固定岸壁との高低差に対応できます。リフトは、使用時以外は上部甲板に格納し、外舷部を除く3側壁を開放することで船側通路の通行を妨げない構造となっています。

■高齢者、障害者等に考慮されたタラップ

階段の状態

スロープ状態

収納状態

船内昇降機等

■階段昇降装置

299G/Tの旅客フェリーの階段昇降機です。車いすに乗ったまま安全に昇降することができます。また、使用時以外はコンパクトに折りたたんで収納することができるため、階段の使用を妨げません。

■エレベーター

自家用車で乗船する場合、車両がエレベーターの近くに駐車できるように配慮されています。

エレベーター内外の操作盤（点字付）は、車いすでの利用を考慮した高さに設備されています。

エレベーター内部は、非常時外部に連絡できる警報装置、手すり、各フロアの設備がわかる点字付の案内板が設備されています。

バリアフリートイレ等

バリアフリー対応トイレであることが容易に分かるシンボルマークが用いられ、ドアの開閉ボタンは操作の容易な押しボタン式とされています。

トイレの出入り口は吊り下げ式の引き戸とすることにより、床面の段差が解消されています。

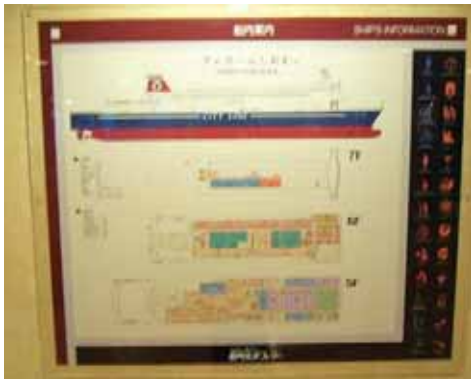
車いすでの使用に配慮して低い位置に設置した手荒いと下方に傾斜した鏡です。

オストメイト機能がついたトイレで洗浄のためのノズルが設けられています。

広いバリアフリートイレ内には、乳幼児連れにも配慮され、おむつ交換シートも設けられています。

乳幼児連れにも配慮され、ベビーチェアも設けられています。

情報提供装置等



触知案内板は、乗下船口付近に配置され、船内設備配置を点字ピクトグラフで表示しています。

点状ブロックは、階段上部などに設備され、視覚障害者への警告、注意喚起を行っています。

船内では、各施設に当該施設の識別及び利用可能者の識別のため、分かりやすいシンボルマークが用いられています。

旅客区画の手すりは、端部に文字と共に点字で情報を提供しています。

車いすスペース

車いす固定装置の例

参考資料

参考資料1:高齢者、障害者等の現状 114
参考資料2:高齢者、障害者等の主な特徴 116
参考資料3:視覚表示について 126
参考資料4:点字について 152
参考資料5:コミュケーションボードの一例 156
参考資料6:エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性 158

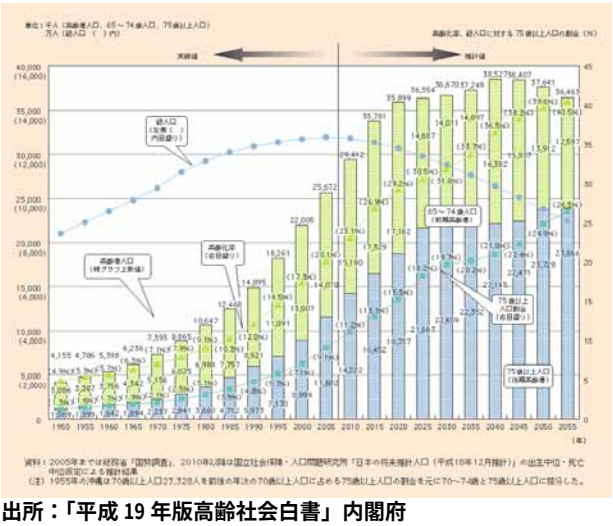
1.高齢化の現状

我が国の総人口は、平成 18(2006)年 10 月 1 日現在、1 億 2,777 万人（総務省「推計人口」）で、前年(1 億 2,777 万人：平成 17 年国勢調査)に比べてほぼ横ばいになっています。

65 歳以上の高齢者人口は、過去最高の 2,660 万人(前年 2,567 万人)となり、総人口に占める割合(高齢化率)も 20.8%(前年 20.1%)となっています。また、高齢者人口のうち、前期高齢者(65～74 歳)人口は 1,444 万人(男性 678 万人、女性 766 万人、女性 100 人に対する男性人口比（性比）88.4)で総人口に占める割合は 11.3%、後期高齢者(75 歳以上)人口は 1,217 万人(男性 453 万人、女性 763 万人、性比 59.4)で、総人口に占める割合は 9.5%となっています。

また、高齢者人口は今後、いわゆる「団塊の世代」(昭和 22(1947)～24(1949)年に生まれた者)が 65 歳に到達する平成 24(2012)年には 3,000 万人を超え、30(2018)年には 3,500 万人に達すると見込まれています。その後も高齢者人口は増加を続け、54(2042)年に 3,863 万人でピークを迎え、その後は減少に転じると推計されています。

○高齢化の現状と将来推計



出所：「平成 19 年版高齢社会白書」内閣府

2.地域別にみた高齢化

都道府県別の高齢化率は、三大都市圏で低く、それ以外の地域で高くなっている。平成 16 年(2004 年）現在、最も高い島根県で 26.8%、最も低い埼玉県で 15.5%となっています。今後、高齢化率はすべての都道府県で上昇し、平成 37 年（2025 年）には、最も高い秋田県で 35.4%、最も低い沖縄県でも 24.0%に達すると見込まれており、今後わが国の高齢化は、大都市圏を含めて全国的な広がりをみせることとなります。

○都道府県別高齢化率の推移

	昭和 50 年 (1975)	平成 16 年 (2004)	平成 37 年 (2025)
全　国	7.9	19.5	28.7
北海道	6.9	20.8	32.3
青森県	7.5	21.7	32.0
岩手県	8.5	23.9	31.6
宮城県	7.7	19.3	27.6
秋田県	8.9	26.0	35.4
山形県	10.1	24.9	32.0
福島県	9.2	22.1	30.2
茨城県	8.4	18.5	29.8
栃木県	8.3	18.8	28.9
群馬県	8.8	19.9	29.9
埼玉県	5.3	15.5	27.8
千葉県	6.3	16.8	29.2
東京都	6.3	18.0	25.0
神奈川県	5.3	16.2	25.8
新潟県	9.6	23.4	31.4
富山県	9.5	22.7	31.9
石川県	9.1	20.3	30.2
福井県	10.1	22.2	30.2
山梨県	10.2	21.3	29.4
長野県	10.7	23.2	29.9
岐阜県	8.6	20.3	30.0
静岡県	7.9	19.9	30.5
愛知県	6.3	16.6	26.1
三重県	9.9	20.8	29.9
滋賀県	9.3	17.5	24.5
京都府	9.0	19.7	28.6
大阪府	6.0	17.5	27.4
兵庫県	7.9	19.1	27.4
奈良県	8.5	19.1	30.0
和歌山県	10.4	23.2	32.3
鳥取県	11.1	23.6	30.8
島根県	12.5	26.8	32.8
岡山県	10.7	22.0	29.9
広島県	8.9	20.4	30.1
山口県	10.2	24.3	34.0
徳島県	10.7	23.8	31.9
香川県	10.5	22.6	31.4
愛媛県	10.4	23.3	32.5
高知県	12.2	25.3	33.3
福岡県	8.3	19.2	27.6
佐賀県	10.7	22.1	30.4
長崎県	9.5	22.8	33.1
熊本県	10.7	23.2	31.0
大分県	10.6	23.8	33.2
宮崎県	9.5	22.8	32.4
鹿児島県	11.5	24.3	30.8
沖縄県	7.0	16.1	24.0

資料 昭和 50 年は総務庁「国勢調査」、平成 16 年は総務省「平成 16年 10 月 1 日現在推計人口」，平成 37 年は国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（平成 14 年 3 月推計）」

7％未満
7％以上 14%未満
14%以上 20%未満
20%以上 30%未満
30%以上

出所：「平成 19 年版高齢社会白書」内閣府

３.離島地域のおける高齢化の進展

現在、本土と呼ばれる北海道、本州、四国、九州、沖縄本島の五島以外は離島と呼ばれ、離島振興法の指定地域の人口は 47 万人あまりとなっています。

離島振興対策実施地域の人口は、長期間にわたり減少を続けている。その減少率は昭和 40 年(1965 年)から昭和 45 年(1970 年)の 12.1%をピークに、昭和 50 年（1975 年）以降も減少し続けています。平成 7 年(1995 年)から平成 12 年(2000 年)までの最新の 5 カ年では 7.2%の減少となっており、全国や他の過疎地域等の地域と比較すると減少率が大きくなっています。また、年齢階層別人口構成（平成 12 年(2000 年)国調）は、14 歳以下の年少人口が 14.2%（全国 14.6%)、15～64 歳までの生産年齢人口が 56.4%（同 67.9%)、65 歳以上の老年人口が 29.4%（同 17.3%）であり、平成 7 年度の国勢調査の 65 歳以上の人口比率 (24.9%)に比べて拡大しています。

	人口/人	高齢化率
離島地域	472,312	29.4%
全　　国	126,925,843	17.3%

出所：「離島統計年報」（財）日本離島センター

平成 17 年(2005 年)度における離島航路の旅客船全体の輸送人員に占める割合は、47.1%であり、海上交通分野における離島航路はきわめて重要な位置づけとなっています。

航路区分	輸送人員		輸送人キロ	
	実数／千人	比率	実数/千人･km	比率
旅客船等	103,175	100%	4,025,222	100%
うち離島	48,581	47.1%	1,260,489	31.3%

出所：国土交通省海事局調べ

４.障害者数の現状

平成 19 年(2007 年)版障害者白書による障害者数をみると、身体障害者数が 351.6 万人と最も多く、以下精神障害者数が 302.8 万人、知的障害者数が 54.7 万人となっています。

また、それぞれを在宅・施設入居という区分でみると、身体障害者の 94.6%、知的障害者の 76.6%、精神障害者の 88.3%が在宅となっています。

		総　　数	在　宅　者	施設入居者
身体障害者	18歳未満	9.0万人	8.2万人	0.8万人
	18歳以上	342.6万人	324.5万人	18.1万人
	合　　計	351.6万人	332.7万人	18.9万人
知的障害者	18歳未満	12.5万人	11.7万人	0.8万人
	18歳以上	41.0万人	29.0万人	12.0万人
	年齢不詳	1.2万人	1.2万人	0.0万人
	合　　計	54.7万人	41.9万人	12.8万人
精神障害者	18歳未満	16.4万人	16.1万人	0.3万人
	18歳以上	285.8万人	250.8万人	35.0万人
	年齢不詳	0.6万人	0.5万人	0.1万人
	合　　計	302.8万人	267.5万人	35.3万人

資料:「平成19年版障害者白書」内閣府

５.旅客船のバリアフリー化の現状

平成17年(2005年)度末におけるバリアフリー化された旅客船の隻数は、バリアフリー対象船舶隻数1,131隻のうち、90隻となっています。

○ 車両等

	車両等の総数			移動円滑化基準に適合している車両等の数			全体に対する割合	
	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	対前年度比	H16年度末	H17年度末	H16年度末
鉄軌道車両	51,595	(100%)	51,593	16,586	(115%)	14,383	32.1%	27.9%
バス	57,739	(99%)	58,119					
低床バス				16,237	(124%)	13,144	28.1%	22.6%
ノンステップバス				8,639	(124%)	6,974	15.0%	12.0%
旅客船	1,131	(100%)	1,129	90	(114%)	79	8.0%	7.0%
航空機	483	(100%)	474	227	(118%)	193	47.0%	40.7%

1) 「移動円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する移動円滑化基準への適合をもって算定。
2) バスの総数は、現時点での速報値である。

参考資料2 ： 高齢者、障害者等の主な特性

＜バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）抜粋＞

（1）高齢者

「平成 19 年版高齢社会白書」によると、昭和 45 年（1970 年）には、7.1%であった高齢化率（65 歳以上の高齢者の比率）は、平成 18 年（2006 年）には 20.8%に達しており、平成 25 年（2013 年）には国民の 4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会が到来すると予測されている。

高齢者は、身体機能が全般的に低下しているため、明らかに特定の障害がある場合以外は、外見上顕著な特徴が見られないこともある。しかし、程度は軽くても様々な障害が複合している可能性があり、移動全般において身体的・心理的負担を感じていることが多い。

機能低下の内容や程度は様々であり、本人が気づいていないうちに進行していることもある。身体的な機能低下はそれぞれの障害と関連して対応を考えることができる。例えば、耳が遠くなるということは聴覚障害の一部と考えることができ、白内障で視力が低下することは、視覚障害の一部ということができる。

心理面では、体力全体が低下している高齢者は、機敏な動きや、連続した歩行等に自信がなくなり（また、実際に困難になり）、心理的にも気力が低下してくることがある。

■移動上の困難さ

- 人混み、大規模な旅客施設、普段利用しない場所では不安を感じやすい。
- 若い人のように長い距離を歩いたり、素早く行動することが困難な傾向にある。
- 転倒したり、つまずきやすくなり、大きなけがにつながる可能性がある。
- 路線図、運賃表、時刻表などの小さな文字が見えにくい。
- 新しい券売機等の操作がわかりにくい。
- 階段の上り下り、車両の乗降などは、身体的負担が大きい。
- 階段の利用については、上るとき以上に下るときの身体的負担が大きく、不安に感じる。
- トイレに頻繁に行きたくなる。
- 長時間の立位が困難であり、ベンチなどに座る必要がある。
- 屋外や空調下などでは、水分摂取が適宜行えない等から体温調整が難しい。

等

認知症

認知症は加齢に伴い著しく出現率が高まる疾病である。認知症の基本的な症状は単なる「もの忘れ」ではなく、脳の萎縮や血管の病変によって起こる認知・記憶機能の障害である。認知症にはいくつかの原因があり、アルツハイマー病や脳血管性認知症が代表的である。

■移動上の困難さ

- 体験の全部や少し前のことを忘れたり、忘れたことの自覚を伴わない記憶機能の障害がある。
- 自分のいる場所や行き先、時間がわからなくなる見当識の障害がある。
- 徘徊行動をとり旅客施設などに迷い込む場合がある。こうした行動は制止が困難な場合が多い。

等

（２）肢体不自由者（車いすを使用している場合）

車いす使用者は、下肢等の切断、脳血管障害、脊髄損傷、脳性麻痺、進行性筋萎縮、リウマチ性疾患等により下肢の機能が失われる（又は低下するなど）こと等により、障害に適した車いす（手動車いす、簡易式折りたたみ式電動車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす、（身体支持部のティルト機構やリクライニング機構等を有する）座位変換形車いす等）を使用している。また、一時的なけがによる車いすの使用も考えられる。

脳血管障害により車いすを使用している人は、左右いずれかの片麻痺の状態であることが多く、片方の手足で車いすをコントロールしている場合がある。

脊髄損傷により車いすを使用している人は、障害の状況により下半身、四肢等の麻痺が生じ、歩行が困難又は不可能になっている。また、便意を感じない、体温調整が困難、床ずれになる等、生活上多くの２次障害を抱えている場合が多い。床ずれを予防するため車いすのシートにクッションを敷いていることが多い。

脳性麻痺により車いすを使用している人は、不随意の動きをしたり、手足に硬直が生じていることがあり、細かい作業（切符の購入等）に困難をきたす場合がある。また、言語障害を伴う場合も多くあり、知的障害と重複している場合もある。

進行性筋萎縮症は進行性で筋肉が萎縮する疾患である。進行性のため、徐々に歩行が困難となり車いすを使用するに至る。首の座りや姿勢を維持するのが難しい場合もあり、筋肉が弱っていることから身体に触れる介助は十分な配慮が必要となる。

リウマチは慢性的に進行する病気で、多くは関節を動かした時に痛みを伴う。関節が破壊されていくため、特に脚などの力のかかる部分は、大きな負担に耐えられなくなる。そのため、症状が重くなると車いすを使う場合がある。

■移動上の困難さ

- 車いす使用者は、段差や坂道が移動の大きな妨げとなる。
- 移動が円滑に行えない、トイレが使用できない等の問題があることから、外出時の負担が大きい。
- 階段、段差だけでなく、極端な人混み、狭い通路、急なスロープ、長い距離のスロープ、通路の傾斜などの通過も困難となる。
- 券売機の設置位置が高かったり、車いすのフットサポートが入るスペースが十分でないなど券売機での切符の購入が困難な場合がある。
- 頭の位置が低いために人混みでは周囲の人のバッグなどが顔にあたることがある。
- 視点が常に低い位置にあり、高い位置にあるものが見えにくかったり、手が届かないことがある。
- 上肢に障害がある場合、手腕による巧緻な操作や作業が難しく、エレベーターやトイレ、券売機等の操作ボタン等の操作が困難な場合がある。
- 車いす（手動車いす、簡易式折りたたみ式電動車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす、座位変換形車いす等）が安定的に位置取りかつ動作できるスペースが必要なことがある。

等

（３）肢体不自由者（車いす使用以外）

杖歩行の場合、スロープでは滑りやすく、また、膝上からの義肢を装着している場合には、膝がないため下肢をまっすぐに踏ん張ることができず、勾配により歩くことが困難となる。加えて、車内では直立時の安定性が低く転倒の危険性があるため、多くの場合、座席が必要となる。

杖歩行以外でも、障害の部位や程度は様々で、その部位によって歩行機能のレベルや求められるニーズが異なる。

■移動上の困難さ

- 階段、段差だけでなく、極端な人混み、狭い通路、スロープ、通路の傾斜などの通過も困難となる。
- 肢体不自由のため杖歩行をしている人は、短距離の移動でも疲労を感じる。ベンチなど休憩する場所を必要とする。
- 松葉杖などを使用している人は、両手がふさがるため、切符の購入や料金の支払いが困難になる場合がある。

等

（４）内部障害者

「平成19年版障害者白書」によると、内部障害者は約86万人で、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約26％を占めている。

内部障害は、普段、外見上わかりにくい障害である。全体の半数以上が1級の障害で、心臓疾患がもっとも多く、ついで腎臓疾患である。他の障害に比べ年々増加しているのが大きな特徴である。

心臓機能障害

不整脈、狭心症、心筋症等のために心臓機能が低下した障害で、ペースメーカー等を使用している人がいる。

呼吸器機能障害

呼吸器系の病気により呼吸機能が低下した障害で、酸素ボンベを携行したり、人工呼吸器（ベンチレーター）を使用している人がいる。

腎臓機能障害

腎機能が低下した障害で、定期的な人工透析に通院している人がいる。

膀胱・直腸機能障害

膀胱疾患や腸管の通過障害で、腹壁に新たな排泄口（ストーマ）を造設している人がいる。オストメイト（人工肛門や人口膀胱を持つ人）は、トイレの中に補装具（パウチ＝排泄物を溜めておく袋）を洗浄できる水洗装置、温水設備等を必要とする。

小腸機能障害

小腸の機能が損なわれた障害で、食事を通じた栄養維持が困難なため、定期的に静脈から輸液の補給を受けている人がいる。

ヒト免疫不全ウイルス（HIV）による免疫機能障害

HIVによって免疫機能が低下した障害で、抗ウィルス剤を服薬している。

上記の内部障害の他にも膠原病や、パーキンソン病、ペーチェット病等の難病も、病気の進行によって、平衡を維持できない場合がある等、日常生活に著しく制約を受ける。

■移動上の困難さ

- 長時間の立位が困難な場合がある。
- 心肺機能の低下等により長い距離を連続して歩くことや階段の昇降が困難な場合がある。
- 携帯電話等の電波によるペースメーカーへの影響が懸念される。
- 障害の部位により、空気の汚染されている場所に近づけないことや、酸素ボンベの携行が必要な場合がある。
- 膀胱・直腸等の機能障害による排泄の問題がある。
- オストメイトの人のパウチ洗浄設備など、トイレに特別の設備を必要とする場合がある。

等

（5）視覚障害者（全盲・弱視・色覚障害）

「平成 19 年版障害者白書」によると、視覚障害者は約 31 万人、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約 9%を占めている。疾病等により後天的に障害となった人が 80%と圧倒的に多く、年齢が高くなるほど増加している。

また、色覚障害者は、日本人の男性の 20 人に 1 人、女性は 500 人に 1 人の割合で、全国で約 320 万人程度いると言われている。

視覚障害者には、主として音声による情報案内が必要となる。たとえば、運賃や乗り換え経路の案内、駅構内の案内等である。また、ホーム上での適切な誘導による安全確保等、移動の安全を確保することが重要となる。

視覚障害者は、まったく見えない全盲の人だけでなく、光を感じたり物の輪郭等を判断でき、視覚障害者誘導用ブロックや壁面・床面のラインと背景色のコントラストを目印に外出できるような弱視（ロービジョンとも呼ばれる）と言われる人も少なくない。全盲は視覚に障害のある方の2割程度といわれ、その他は弱視となる。弱視者は周囲の明るさや対象物のコントラスト等の状況によって、同じ物でも見え方が異なる場合がある。

ほかに、視野の一部に欠損があり、周囲の情報を十分に視覚的に捉えることができない障害や視力低下、ぼやけて見えにくい、視野狭窄により見えにくい、視野の中心の暗点により見えにくい、明順応障害がありまぶしくて見えにくい等、様々な障害がある。

色覚障害者は、明度や彩度の似た色の判別が困難となる。また、加齢により色覚機能が低下する人もいることから、今後、高齢化の進展により何らかの色覚障害を有する人が増えるものと見込ま

れる。 色覚障害者は、一見異なった色でも同じ明度や彩度の場合見分けることが困難となることがある。例えば、「赤と緑とグレー」、「オレンジと黄緑」は明度が同じであるため、区別することが困難となる場合がある。 逆に、「緑と青緑」の2色は見分けることができる場合がある。このため、旅客施設における案内表示等について、色覚障害に対する配慮が必要となる。

視覚障害者が、公共交通機関を利用して外出する時は、目的地への道順、目標物等を事前に学習してから出かけることが一般的である。しかし、日によって屋外空間の状況は変化することから、天候、人の流れ、不意な工事の実施等、いつもと違う環境に遭遇することも少なくない。また、急に初めての場所に出かける必要に迫られることもある。単独歩行に慣れている視覚障害者でも、こうした状況の変化は緊張を強いられ、ともすれば思わぬ危険に遭遇することもある。駅周辺の放置自転車や、コンコースに出店している売店等も注意しなければぶつかるため、周囲の配慮が必要となる。

■移動上の困難さ

- 経路の案内、施設設備の案内、運行情報等、主として音声・音響による情報案内が必要である。
- 視覚障害者はホーム上を歩行する際に転落の危険・不安を感じている。
- 弱視の人は、色のコントラストがないと階段のステップや表示などが認識できない場合がある。また、文字表示は大きくはっきりと表示し、近づいて読めることが必要である。
- 色覚障害者は、線路の案内図や時刻表、路線情報の表示などにおいて、明度や彩度の似た色など、色の組み合わせによりその識別が困難になる場合がある。

等

（6）聴覚・言語障害者

「平成 19 年版障害者白書」によると、聴覚・言語障害者は約 36 万人、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約 11%を占めている。

聴覚・言語障害者は、コミュニケーションをとる段階になって、初めてその障害に気がつくことが多く、普段は見かけ上わかりにくい。聴覚の障害も個人差が大きく、障害の程度が異なる。特に乳幼児期に失聴するなど、その時期によっては言葉の習得が困難になるため、コミュニケーションが十分に行えない場合もある。聞こえるレベルにより、補聴器でも会話が可能な人もいるが、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないこともある。また、重度の聴覚障害の場合には補聴器をつけても人の声を聞き取ることができない場合がある。聞こえないことにより、言葉をうまく発音できない障害を伴うことがある。また、聴覚障害という認識がなくても、高齢になり耳が聞こえにくくなっている場合もある。

聴覚障害者は、公共交通機関を利用するときに、駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じている。電光掲示装置や何らかの視覚的な表示機器を必要としている。アナウンスが聞き取れない、車内に電光掲示装置がない等の状況では、外を見たり、駅名、停留所名表示に常に注意しなければならない。列車の接近音、発車合図が聞こえないことにより、列車に接触しそうになったり、ドアに挟まれそうになったり、危険な思いをすることが少なくない。

聴覚・言語障害者にとって、窓口や案内時におけるコミュニケーションの取り方を習得した職員による、短く簡潔な文章による筆談、できれば簡単な手話等での対応が望まれる。

■移動上の困難さ

- 旅客施設内、ホーム、車内での案内放送が聞こえない場合がある。
- ホーム等では列車の接近や発車合図に気がつかない場合がある。
- 事故や故障で停止・運休している時の情報が音声放送だけではすぐに得られない。
- 駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じることがある。
- 可変式情報表示装置や何らかの視覚的な表示機器がない駅や車内では不便を感じる。
- 外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいため障害を理解されないことがある。
- 聴こえるレベルにより、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないことある。
- カウンター窓口越しの対応などで相手の表情が見えないとコミュニケーションが取りにくいことがある。

等

（7）知的障害者

「平成 19 年版障害者白書」によると、わが国の知的障害児・者数は、54 万 7 千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている知的障害者は 41 万 9 千人、施設で生活している知的障害者は 12 万 8 千人である。

知的障害とは、概ね 18 歳頃までの発達期に脳に何らかの障害が生じたために、「考えたり、理解したり、感情をコントロールしたり、話したり」する等の知的な能力やコミュニケーションに障害が生じ、社会生活への適応能力が同年齢の子供と比べて低いなどの課題を持つ障害である。主な原因として、ダウン症候群など染色体異常によるもの、脳性マヒやてんかんなどの脳の障害がある。また、発達障害を併せもつことが少なくない。

知的障害は都道府県より療育手帳（知的障害者福祉手帳）が交付されている。

ダウン症

ダウン症は染色体異常を伴う障害である。身体的な特性としては、成長に少し時間がかかるため、出生時から体重、身長とも平均より少なくその後も同年齢の平均に比べ小さい等の特徴がある。

■傾向

- 利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。
- 一度にたくさんのことを言われると混乱することがある。
- 困ったことが起きても、自分から人に助けを求めることができない人もいる。
- コミュニケーションに際しては、ゆっくり、ていねいに、わかりやすく説明することが必要となる。

等

（8）精神障害者

「平成 19 年版障害者白書」によると、わが国の精神障害者は 302 万 8 千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている精神障害者は 267 万 5 千人、施設に入所している精神障害者は 35 万 3 千人である。

統合失調症

約 1%の発病率で身近な病気である。日本では約 67 万人が治療を受け、20 万人以上が入院生活を送っている。

不眠やあせりの気持ちがひどくなり、つらい気持ちになるが、治療を受け十分な休養とって規則正しい生活のリズムを作ると、回復へ向かう。

うつ病

うつ病は、ストレスにさらされれば誰でもなる可能性がある。大きな悲しみ、失敗等が原因で、食欲の低下や不眠を招くことがあるが、うつ病はこれが重症化し、そのまま治らなくなったり、治りにくくなった状態である。 まれに高揚状態（そう）があらわれる人もいる。

てんかん

脳内に正常よりも強い電気的変化が突発的に生ずることにより、意識障害やけいれんの発作が起きる病気で、規則的に服薬を続けると大部分は発作を防げるようになる。また、手術で根治する場合もある。一部に発作をコントロールできず、発作が繰り返されることがあるが、発作は通常 2～3 分でおさまる。まれに発作が強くなったり、弱くなったりしながら長時間つづく「発作重積」と呼ばれる状態がある。

■傾向

- ひとりで外出する時や、新しいことを経験するときは、緊張し、不安を感じやすい。
- 腹痛や吐き気を催すときがあるので、トイレの近くに座るようにしている人や、喫煙によりストレスの解消を図ろうとする人がいる。
- 関係念慮（本来自分とは関係のないことを自分に関係づけて考えたり感じたりする。）が強く外出することが困難な人もいる。
- のどの渇き、服薬のため水飲み場を必要とする人もいる。

等

（9）発達障害者

発達障害は、人口に占める割合は高い（「平成 19 年版障害者白書」によると、小中学校の通常学級において、全児童生徒の約 6%の割合で存在することが指摘されている。）にもかかわらず、法制度もなく、十分な対応がなされていない状況であったが、平成 17 年 4 月に「発達障害者支援法」が施行され、公的支援の対象となった。同法では発達障害とは広汎性発達障害（自閉症等）、学習障害、注意欠陥多動性障害等、通常低年齢で発現する脳機能の障害とされている。

自閉症・高機能自閉症・アスペルガー症候群

自閉症は、人との関わりが苦手、コミュニケーションが上手にとれない、興味や関心の範囲が狭く特定の物や行為へこだわりを示すなどの特徴がある。高機能自閉症やアスペルガー症候群は、自閉症の特徴をもちながらも知的発達の遅れを伴わないので、障害に気づくことが更に遅れやすいと言われている。これらの障害を総称して広汎性発達障害又は自閉症スペクトラムともいう。

学習障害（ＬＤ）

学習能力（読み・書き・計算等）の一領域のみが他に比べて著しく発達が遅れている場合、学習障害と診断される。

注意欠陥・多動性障害（ＡＤ／ＨＤ）

注意欠陥・多動性障害は、適切に注意や関心を持続することが困難、外からの刺激に衝動的に反応しやすい、自分の感情や行動をうまくコントロールできないといった行動がみられる。

■傾向

- 外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいため障害を理解されないことがある。
- 利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。
- 車内で座席にずっと座っていることができないことがある。
- 大声をだしたり騒いだりする人もいる。
- 環境の変化を理解し対応することが困難なので、ごくわずかな変化にも対応できないことがあり、例えば行き先の変更や時間の遅れが合った場合に困惑する。
- 場面にあった会話や行動ができず、周囲から浮いてしまうことがある。
- 気持ちをうまく伝えられないために、コミュニケーションがとれないことがある。
- 流れる文字や情報表示の転換が早いときには情報取得が困難となる。
- 匂い、光、音、温度等に対して感覚過敏や感覚鈍麻がある場合がある。
- 聴いても理解できなかったり、時刻表が読めない人もいる。
- 「不注意」「多動性」「衝動性」の行動特徴があり、車内で座席にずっと座っていることができない人もいる。

等

（１０）妊娠中・乳幼児連れ（ベビーカー使用者など）の人

妊娠中の人やベビーカーを使用している人、子どもを抱いている人は、円滑な移動のためには、さまざまな配慮が必要となる。

特に、妊娠初期の人は、赤ちゃんの成長やお母さんの健康を維持するための大切な時期であるものの、外見からはわかりにくいため特段の配慮が必要となる。また、他の人に迷惑をかけてしまうことを恐れたり、公共交通機関の利用を躊躇してしまうといった心理的なバリアが存在している場合がある。

■移動上の困難さ

- 妊娠初期は外見からはわかりにくいため、体調が優れない場合でも優先座席の利用がしにくい。
- 長時間立っているのが困難な場合がある。
- 長い距離を連続して歩くことや階段の昇降が困難な場合がある。
- 妊娠中でお腹が大きくなった人は足元が見えにくくなるため、階段を下りることが非常に困難となる。
- 人ごみの中で移動しにくい。
- ベビーカーを畳んで子どもを抱えなくては行けない場合、特にバランスを崩しやすく危険である。
- ベビーカーや大きな荷物を持っている場合、また子どもが不意な行動をとる場合などに他の人の迷惑になったり、危険な場合があるため、公共交通機関の利用に心理的なバリアを感じている。

等

（１１）外国人

日本語による情報を理解することが困難である。日本語によるコミュニケーションが困難である。英語表記やその他の外国語による表記、言語の違いによらない図記号（ピクトグラム）や数字・アルファベットなどを用いた表示が有効である。

（１２）一時的な怪我をした人や大きな荷物を持った人

海外旅行用トランクやカートなどの大きな荷物を持ったまま、あるいは怪我をして公共交通機関を利用する場合に、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。

（１３）病気の人

病気の人は、病気の種類や状況によって身体機能が全般的に低下し、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。また、移動中において服薬や注射などを必要とする場合がある。

（高齢者・障害者等の主な特性を記載するにあたって参考とした主な文献）

・内閣府編「平成 19 年版 障害者白書」、2007 年
・内閣府編「高齢社会白書 平成 19 年版」、2007 年
・シルバーサービス振興会編「ケア輸送サービス従事者研修用テキスト 平成 17 年 7 月改訂」中央法規出版、2005 年
・国土交通省「「ゆっくり」「ていねいに」「くりかえし」 －知的障害、精神障害のあるお客様への応対－」、2004 年
・全国視覚障害者情報提供施設協議会編「視覚障害者介護技術シリーズ 3 初めてのガイド」、1999 年
・直居鉄監修「新版 視覚障害者の介護技術 －介護福祉士のために－」YNT 企画、1999 年
・大倉元宏編著、村上琢磨「目の不自由な方にあなたの腕を貸してください －オリエンテーションとモビリティの理解－」財団法人労働科学研究所、2000 年
・E＆C プロジェクト編『“音”を見たことありますか？」小学館、1996 年
・厚生省大臣官房傷害保険福祉部企画課監修「障害者ケアマネジャー養成テキスト 身体障害編」中央法規出版、1999 年
・山縣文治、柏女霊峰編集委員代表「社会福祉用語辞典 第 6 版 －福祉新時代の新しいスタンダード」ミネルヴァ書房、2007 年
・『21 世紀のろう者像』編集委員会編「21 世紀のろう者像」財団法人全日本ろうあ連盟出版局、2005 年
・介護予防に関するテキスト等調査研究委員会編、厚生労働省老健局計画課監修、「介護予防研修テキスト」株式会社社会保険研究所、2001 年

参考資料3 ： 視覚表示について

＜バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）抜粋＞

①視覚表示設備

考え方	一般に、視力の低下は 40～50 歳ぐらいからはじまり、60 歳を超えると急激に低下する、車いす使用者の視点は一般歩行者よりおよそ 40cm ほど低い、聴覚障害者は耳から聞く情報は得られないことが多い、日本語のわからない訪日外国人が多いなど、さまざまな利用者が情報コミュニケーション制約を抱えている。移動等円滑化をめざす視覚表示設備の整備においては、設備本来の機能を十分に発揮できるようにすることが必要であると同時に、さまざまな情報コミュニケーション制約を抱える利用者も、共通の設備から情報を得られるように工夫する考え方が必要である。サインはコミュニケーション・メディアの一種なので、情報・様式・空間上の位置という三つの属性を持つ。視覚表示設備は、見やすさとわかりやすさを確保するために、情報内容、表現様式（表示方法とデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など）の三要素を考慮することが不可欠である。さらにサインの情報内容や表現様式、掲出位置を、体系的なシステムとして整備し、また可変式情報表示装置を、状況により変化するニーズに合った情報をタイムリーに表示する方式として整備することが、移動しながら情報を得たい利用者にわかりやすく情報を伝達する基本条件になる。

□ガイドライン		
■サインシステム		
●基本的事項		
サインの種別	○サインは、誘導・位置・案内・規制の４種のサイン類を動線に沿って適所に配置して、移動する利用者への情報提供を行う。 ・誘導サイン類：施設等の方向を指示するのに必要なサイン ・位置サイン類：施設等の位置を告知するのに必要なサイン ・案内サイン類：乗降条件や位置関係等を案内するのに必要なサイン ・規制サイン類：利用者の行動を規制するのに必要なサイン	

表示方法	○出入口名、改札口名、行先、旅客施設名など主要な用語には、英語を併記する。 ◇地域ごとの来訪者事情により、日本語、英語以外の言語を併記することが望ましい。 ○英語を併記する場合、英訳できない固有名詞にはヘボン式ローマ字つづりを使用する。 ◇固有名詞のみによる英文表示には、ローマ字つづりの後に～Bridge や～River など、意味が伝わる英語を補足することが望ましい。 ◇書体は、視認性の優れた角ゴシック体とすることが望ましい。 ○文字の大きさは、視力の低下した高齢者等に配慮して視距離に応じた大きさを選択する。 ◇弱視者に配慮して、大きな文字を用いたサインを視点の高さに掲出することが望ましい。 ○安全色に関する色彩は、別表 2-1 による。出口に関する表示は、この JIS 規格により黄色とする。 ○高齢者に多い白内障に配慮して、青と黒、黄と白の色彩組み合わせは用いない。 ○サインの図色と地色の明度差、彩度差を大きくすること等により容易に識別できるものとする。 ○色覚障害者に配慮し、参考 2-5 を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の明度差・彩度差を確保した表示とする。 留意すべき色の選択例： ・濃い赤を用いず朱色やオレンジに近い赤を用いる。赤を用いる場合は他の色との境目に細い白線を入れると表示が目立ちやすくなる。 見分けにくい色の組み合わせ例： ・「赤と黒」、「赤と緑」、「緑と茶色」、「黄緑と黄色」、「紫と青」、「赤と茶色」、「水色とピンク」の見分けが困難 ・明度や彩度の差には敏感であり、同系色の明暗の識別に支障は少ない。 また、路線、車両種別等を色により表示する場合には、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法にも配慮する。 ◇サインは、必要な輝度が得られる器具とすることが望ましい。さらに、近くから視認するサインは、まぶしさを感じにくい器具とすることが望ましい。 ○ピクトグラムは、JIS Z8210 に示された図記号を用いる。また、その他、一般案内用図記号検討委員会が策定した標準案内用図記号を活用する。 ◇外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくくならないように配慮することが望ましい。	参考 2-1 参考 2-2 参考 2-3 別表 2-1 参考 2-4 参考 2-5 参考 2-6 別表 2-2

●誘導サイン・位置サイン		
表示する情報内容	○誘導サイン類に表示する情報内容は、別表 2-3 のうち必要なものとする。 ○誘導サイン類に表示する情報内容が多い場合、経路を構成する主要な空間部位と、移動等円滑化のための主要な設備を優先的に表示する。 ◇移動距離が長い場合、目的地までの距離を併記することが望ましい。 ○位置サイン類に表示する情報内容は、別表 2-4 のうち移動等円滑化のための主要な設備のほか必要なものとする。 ○位置サイン類に表示する情報内容が多い場合、前述の設備のほか経路を構成する主要な空間部位を優先的に表示する。	別表 2-3 別表 2-4
表示面と器具のデザイン	◇誘導サイン類及び位置サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとすることが望ましい。	参考 2-6 参考 2-7
表示面の向きと掲出高さ	○誘導サイン類及び位置サイン類の表示面は、動線と対面する向きに掲出する。 ○誘導サイン類及び位置サイン類の掲出高さは、視認位置からの見上げ角度が小さく、かつ視点の低い車いす使用者でも混雑時に前方の歩行者に遮られにくい高さとする。 ○誘導サイン類及び位置サイン類の掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう配慮する。 ◇動線と対面する向きのサイン２台を間近に掲出する場合、手前のサインで奥のサインを遮らないように、２台を十分離して設置することが望ましい。	参考 2-8
配置位置と配置間隔	○経路を明示する主要な誘導サインは、出入口と乗降場間の随所に掲出するサインシステム全体のなかで、必要な情報が連続的に得られるように配置する。 ○個別の誘導サインは、出入口と乗降場間の動線の分岐点、階段の上り口、階段の下り口及び動線の曲がり角に配置する。 ◇長い通路等では、動線に分岐がない場合であっても、誘導サインは繰り返し配置することが望ましい。 ○個別の位置サインは、位置を告知しようとする施設の間近に配置する。	

●案内サイン		
表示する情報内容	○構内案内図に表示する情報内容は、別表 2-5 のうち移動等円滑化のための主要な設備のほか必要なものとする。 ○構内案内図には移動等円滑化された経路を明示する。 ○旅客施設周辺案内図を設ける場合、表示する情報内容は、別表 2-6 のうち必要なものとする。 ◇ネットワーク運行・運航のある交通機関においては、改札口等に路線網図を表示することが望ましい。	別表 2-5 別表 2-6
表示面と器具のデザイン	◇案内サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとすることが望ましい。 ◇構内案内図や、表示範囲が徒歩圏程度の旅客施設周辺案内図の図の向きは、掲出する空間上の左右方向と、図上の左右方向を合わせて表示することが望ましい。	参考 2-9 ［抜粋せず］
表示面の向きと掲出高さ	◇案内サイン類の表示面は、利用者の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、動線と対面する向きに掲出することが望ましい。 ◇空間上の制約から動線と平行な向きに掲出する場合は、延長方向から視認できる箇所に、その位置に案内サイン類があることを示す位置サインを掲出することが望ましい。 ○構内案内図、旅客施設周辺案内図、時刻表などの掲出高さは、歩行者及び車いす使用者が共通して見やすい高さとする。 ○運賃表を券売機上部に掲出する場合においても、その掲出高さは、券売機前に並ぶ利用者に遮られないように配慮しつつ、車いす使用者の見上げ角度が小さくなるように、極力低い高さとする。この場合、照明の映り込みが起きないように配慮する。 ○券売機上部に掲出する運賃表の幅は、利用者が券売機の近くから斜め横向きでも判読できる範囲内とする。 ○案内サインの掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう配慮する。	参考 2-10 参考 2-11 参考 2-12 ［抜粋せず］
配置位置と配置間隔	○構内案内図は、出入口付近や改札口付近からそれぞれ視認できる、利用者の円滑な移動を妨げない位置に配置する。 ◇乗り換え経路又は乗り換え口を表示する構内案内図は、当該経路が他の経路と分岐する位置にも配置することが望ましい。 ◇旅客施設周辺案内図を設ける場合、改札口など出入口に向かう動線が分岐する箇所に設置することが望ましい。 ◇大規模な旅客施設では、構内案内図などを繰り返し配置することが望ましい。 ◇地下駅等におけるバリアフリー化された経路上ではない各出入口において、エレベーターが設置されている出入口までを示す位置案内図等を設置し、バリアフリー化された経路への誘導経路を示すことが望ましい。	参考 2-9 ［抜粋せず］
乗換経路等誘導時の配慮	◇隣接する他社線、公共空間とは連続的に誘導サインが繰り返し配置されることが望ましい。この場合、サイン計画にあたっては、施設設置管理者間で協議調整の上、表示する情報内容を統一し、誘導サインがとぎれないよう留意する。また、関係者が多岐にわたる等の場合においては、協議会等を設置して検討する。 ○他の事業者や他の公共交通機関への乗り換え経路への誘導にあたっては、エレベーターを利用した経路もわかりやすく表示する。	

■可変式情報表示装置		
可変式情報表示装置とは、LED などを用いた電子式やフラップなどを用いた機械式の表示方式を用いて、視覚情報を可変的に表示する装置のこという。		
表示する情報内容	○平常時に表示する情報内容は、発車番線、発車時刻、車両種別、行先など、車両等の運行・運航に関する情報とする。 ◇車両等の運行・運航の異常に関連して、遅れ状況、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。この場合、緊急時の表示メニューを用意することも有効である。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。 ○簡潔かつ分かりやすい文章表現とする。 ◇運休（欠航）・遅延の別や運行（航）障害発生の原因等の情報を、運休（欠航）が発生した場合、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。 ○異常情報を表示する場合は、フリッカーランプを装置に取り付けるなど、異常情報表示中である旨を継続的に示す。	参考 2-13
表示方式	◇表示方式は、文字等が均等な明るさに鮮明に見える輝度を確保し、図と地の明度の差を大きくすること、文字を大きくすること等により容易に識別できるものとすることが望ましい。 ○色覚障害者に配慮し、参考 2-5 を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の明度差・彩度差を確保した表示とする。 ◇外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくくならないように配慮することが望ましい。	参考 2-5
案内放送による提供	○上述の情報内容は、あわせてアナウンスにて、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返す等して放送する。	
配置位置	○車両等の運行・運航用の可変式情報表示装置は、視覚情報への依存度の大きい聴覚障害者を含む多くの利用者が、運行・運航により乗降場が頻繁に変動する場合に各乗降場へ分流する位置のほか、改札口付近や乗降場、待合室など、視覚情報を得て行動を判断するのに適当な位置に配置する。 ◇可変式情報表示装置の掲出高さは、誘導サインや位置サイン類と統一することが望ましい。	参考 2-14

＜参考＞

移動等円滑化基準
（運行情報提供設備） 第１０条　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。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。 （標識） 第１１条　エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備（以下「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は次条第一項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する標識を設けなければならない。 ２　前項の標識は、日本工業規格Ｚ八二一〇に適合するものでなければならない。 （移動等円滑化のための主要な設備の配置等の案内） 第１２条　公共用通路に直接通ずる出入口（鉄道駅及び軌道停留場にあっては、当該出入口又は改札口。次項において同じ。）の付近には、移動等円滑化のための主要な設備（第四条第三項前段の規定により昇降機を設けない場合にあっては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を備えなければならない。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。

別表 2-1：JIS Z9103-2005　「安全色・一般的事項」に示されている安全色の表示事項及び使用箇所

（サインシステムと関連する内容を抜粋した）

色の区分	色材 (注)	意味	使用箇所及び使用例
赤（安全色）	A	防火	― 消火器、非常用電話などを示す防火標識、同様の防火警標、配管系識別、の消火装置 ― 防火設備の位置を表示する安全マーキング ― 消火器、消火栓、消火バケツ、火災報知器の塗色
		禁止	― 禁煙、立入禁止などの禁止標識、同様の禁止警標 ― 禁止の位置を表示する安全マーキング（立入禁止のバリケード）
		停止	― 緊急停止のボタン、停止信号旗
	B	防火	― 消火器、消火栓、火災報知器その他の消防用具などの所在を示す色光
		停止 緊急	― 信号の“停止” ― 緊急自動車の使用する赤色灯、緊急停止ボタンの所在を示す色光、緊急事態を通報し又は救助を求めるための発光信号
黄赤（安全色）	A	危険 明示（航海・航空の保安施設）	― スイッチボックスの内ふた（蓋）、機械の安全カバーの内面 ― 救命いかだ、救命具、救命ブイ、水路標識、船舶けい（繋）留ブイ ― 飛行場救急車、燃料車
黄（安全色）	A	警告	― 警告標識、警告警標、警告表示 ― 危険位置を表示する安全マーキング、火薬類、劇薬類容器のマーキング ― 低いはり、衝突のおそれがある柱、床上の突出物、床面の端 ― 踏切諸施設の踏切注意さく、踏切遮断機、踏切警報機
		明示	― 駅舎、改札口、ホームなどの出口表示
	B	注意	― 信号の“注意”
緑（安全色）	A	安全状態	― 安全旗及び安全指導標識 ― 労働衛生旗及び衛生指導標識 ― 保護具箱（ケース）、担架、救急箱、救護室の位置及び方向を示す標識並びに警標 ― 非常口の位置及び方向を示す標識、広域避難場所標識 ― 安全状態を表示する安全マーキング
		進行	― 進行信号旗
	B	安全状態	― 救急箱、保護具箱（ケース）、担架、救護所、救急箱などの位置を示す色光
		進行	― 信号の“進行”
青（安全色）	A	指示	― 保護めがね着用、修理中などを示す指示標識 ― 指示を表示する安全マーキング
		誘導	― 駐車場の位置及び方向を示す透過色光による誘導標識
赤紫（安全色）	A（再帰性反射体を除く）	放射能	― 放射能標識、放射能警標 ― 放射能に関係するマーキング
白（対比色）	A	通路	― 通路の区画線及び方向線並びに誘導標識 ― 安全標識、警標などの地色、図記号 ― 安全マーキング
	りん光（黄みの白）		― 停電時に機能する安全標識、警標、特に避難誘導標識の対比色
黒（対比色）	A（蛍光材料及び再帰性反射体を除く）		― 安全標識、警標の図記号、警告標識、警告警標の帯状三角形 ― 補助標識の文字、境界線 ― 安全マーキング

注）色材Aは、一般材料、蛍光材料、再帰性反射体、透過色光を示す。色材Bは、信号灯を示す。

別表 2-2：標準案内用図記号

JIS Z 8210　案内用図記号

安全、禁止、注意及び指示図記号に用いる基本形状、色並びに使い方

安全－防火・危険

安全－誘導

禁止

注意

指示

洪水・堤防案内

1 公共・一般施設　Public Facilities

案内所
Question & answer

情報コーナー
Information

病院
Hospital

救護所
First aid

警察
Police

お手洗
Toilets

男子
Men

女子
Women

身障者用設備
Accessible facility

車椅子スロープ
Accessible slope

飲料水
Drinking water

喫煙所
Smoking area

喫煙所
Smoking area

（備考）
火災予防条例で左記の図記号の使用が規定されている場所には、左記の図記号を使用する必要がある。

チェックイン
/受付
Check-in / Reception

忘れ物取扱所
Lost and found

ホテル/宿泊施設
Hotel / Accommodation

きっぷうりば
/精算所
Tickets / Fare adjustment

手荷物一時預かり所
Baggage storage

コインロッカー
Coin lockers

休憩所/待合室
Lounge / Waiting room

ミーティング
ポイント
Meeting point

［注２］
（通貨記号
差し替え可）
銀行・両替
Bank, money exchange

［注２］
（通貨記号
差し替え可）
キャッシュサービス
Cash service

郵便
Post

電話
Telephone

ファックス
Fax

カート
Cart

エレベーター
Elevator

エスカレーター
Escalator

上りエスカレーター
Escalator, up

下りエスカレーター
Escalator, down

階段
Stairs

乳幼児用設備
Nursery

クローク
Cloakroom

更衣室
Dressing room

更衣室（女子）
Dressing room (women)

シャワー
Shower

浴室
Bath

水飲み場
Trash box

くず入れ
Collection facility for
the recycling products

リサイクル品回収施設
Water fountain

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

洪水
flood

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

堤防
levee

2 交通施設 Transport Facilities

航空機/空港
Aircraft / Airport

鉄道/鉄道駅
Railway /
Railway station

船舶/フェリー/港
Ship / Ferry / Port

ヘリコプター
/ヘリポート
Helicopter / Heliport

バス/バスのりば
Bus / Bus stop

タクシー
/タクシーのりば
Taxi / Taxi stop

レンタカー
Rent a car

自転車
Bicycle

ロープウェイ
Cable car

ケーブル鉄道
Cable railway

駐車場
Parking

出発
Departures

到着
Arrivals

乗り継ぎ
Connecting flights

手荷物受取所
Baggage claim

税関/荷物検査
Customs
/ Baggage check

出国手続/入国手続/検疫/書類審査
Immigration / Quarantine
/ Inspection

3 商業施設 Commercial Facilities

レストラン
Restaurant

喫茶・軽食
Coffee shop

バー
Bar

ガソリンスタンド
Gasoline station

会計
Cashier

［注２］
（通貨記号
差し替え可）

4観光・文化・スポーツ施設 Tourism, Culture, Sport Facilities

展望地/景勝地
View point

陸上競技場
Athletic stadium

サッカー競技場
Football stadium

野球場
Baseball stadium

テニスコート
Tennis court

海水浴場/プール
Swimming place

スキー場
Ski ground

キャンプ場
Camp site

温泉
Hot spring

5 安全 Safety

消火器
Fire extinguisher

非常電話
Emergency telephone

非常ボタン
Emergency call button

広域避難場所
Safety evacuation area

避難所（建物）
evacuation shelter

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

注）船舶の安全に関する図記号については、別途「船舶安全法」によること。

6 禁止 Prohibition

一般禁止
General prohibition

禁煙
No smoking

禁煙
No smoking

（備考）
火災予防条例で左記の図記号の
使用が規定されている場所には、
左記の図記号を使用する必要がある。

火気厳禁
No open flame

進入禁止
No entry

駐車禁止
No parking

自転車乗り入れ禁止
No bicycles

立入禁止
No admittance

走るな/かけ込み禁止
Do not rush

さわるな
Do not touch

捨てるな
Do not throw rubbish

飲めない
Not drinking water

携帯電話使用禁止
Do not use mobile phones

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

電子機器使用禁止
Do not use electronic devices

撮影禁止
Do not take photographs

フラッシュ撮影禁止
Do not take flash photographs

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

ベビーカー使用禁止
Do not use prams

遊泳禁止
No swimming

キャンプ禁止
No camping

7 注意 Warning

一般注意
General caution

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

障害物注意
Caution, obstacles

上り段差注意
Caution, uneven access / up

下り段差注意
Caution, uneven access / down

滑面注意
Caution, slippery surface

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

転落注意
Caution, drop

天井に注意
Caution, overhead

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

感電注意
Caution, electricity

8 指示 Mandatory

一般指示
General mandatory

静かに
Quiet please

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

左側にお立ちください
Please stand on the left

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

右側にお立ちください
Please stand on the right

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

一列並び
Line up single file

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

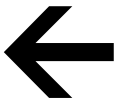
二列並び
Line up in twos

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

三列並び
Line up in threes

［注１］
（文字による
補助表示が必要）

四列並び
Line up in fours



矢印
Directional arrow

注）詳細については、JIS Z 8210 案内用図記号を参照のこと。

（参考）JIS Z 8210 以外の案内用図記号

店舗/売店
Shop

新聞・雑誌
Newspapers, magazines

薬局
Pharmacy

理容/美容
Barber / Beauty salon

手荷物託配
Baggage delivery service

公園
Park

博物館/美術館
Museum

歴史的建造物 1
Historical monument 1

歴史的建造物 2
Historical monument 2

歴史的建造物 3
Historical monument 3

非常口
Emergency exit

飲食禁止
Do not eat or drink here

ペット持ち込み禁止
No uncaged animals

自然保護
Nature reserve

スポーツ活動
Sporting activities

スカッシュコート
Squash court

スキーリフト
Ski lift

腰掛け式リフト
Chair lift

安全バーを閉める
Close overhead safety bar

安全バーを開ける
Open overhead safety bar

徒歩客は降りる
Foot passenger have to get off

スキーの先を上げる
Raise ski tips

スキーヤーは降りる
Skiers have to get off

注）船舶の安全に関する図記号については、別途「船舶安全法」によること。

別表 2-3：誘導サイン類に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、乗り換え口
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、トイレ（多機能トイレ等の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所
アクセス交通施設	鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、 航空旅客ターミナル、タクシーのりば、レンタカー、駐車場
隣接商業施設	大型商業ビル、百貨店、地下街

別表 2-4：位置サイン類に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、乗り換え口
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、エスカレーター、傾斜路、トイレ（多機能トイレ等の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所、情報コーナー
救護救援のための設備	救護所、忘れもの取扱所
旅客利便のための設備	両替所、コインロッカー、公衆電話
施設管理のための設備	事務室

別表 2-5：構内案内図に表示する情報内容

情報内容	情報内容例
経路を構成する主要な空間部位	出入口、改札口、乗降場、その間の経路、階段、 乗り換え経路、乗り換え口、移動等円滑化された経路
移動等円滑化のための主要な設備	エレベーター、エスカレーター、傾斜路、トイレ（多機能トイレ等の情報含む）、乗車券等販売所
情報提供のための設備	案内所、情報コーナー
救護救援のための設備	救護所、忘れもの取扱所
旅客利便のための設備	両替所、コインロッカー、公衆電話
施設管理のための設備	事務室
アクセス交通施設	鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、 航空旅客ターミナル、タクシーのりば、レンタカー、駐車場
隣接商業施設	大型商業ビル、百貨店、地下街

別表 2-6：旅客施設周辺案内図に表示する情報内容

情報内容		情報内容例
街区・道路・地点	**地勢等**	山、湾、島、半島、河川、湖、池、堀、港、埠頭、運河、桟橋
	街区等	市、区、町、街区
	道路	高速道路、国道（国道マークを併記）、都道府県道、有名な通称名のある道路
	地点	インターチェンジ、交差点、有名な橋 （それぞれ名称を併記）
	交通施設	鉄軌道路線、鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、 航空旅客ターミナル、駐車場、地下道出入口・歩道橋
	旅客施設周辺の 移動等円滑化設備	公衆トイレ、エレベーター、エスカレーター、傾斜路
	情報拠点	案内所
観光・ ショッピング施設	**観光名所**	景勝地、旧跡、歴史的建造物、大規模公園、全国的な有名地
	大規模集客施設	大規模モール、国際展示場、国際会議場、テーマパーク、 大規模遊園地、大規模動物園
	ショッピング施設	大型商業ビル、地下街、百貨店、有名店舗、卸売市場
文化・生活施設	**文化施設**	博物館・美術館、劇場・ホール・公会堂・会議場、公立図書館
	スポーツ施設	大規模競技場、体育館・武道館・総合スポーツ施設
	宿泊集会施設	ホテル・結婚式場・葬斎場
	行政施設	中央官庁又はその出先機関、都道府県庁、市役所、区役所、 警察署、交番、消防署、裁判所、税務署、法務局、郵便局、 運転免許試験所、職業安定所、大使館、領事館
	医療福祉施設	公立病院、総合病院、大学病院、保健所、福祉事務所、 大規模な福祉施設
	産業施設	放送局、新聞社、大規模な工場、大規模な事務所ビル
	教育研究施設	大学、高等学校、中学校、小学校、大規模なその他の学校、 大規模な研究所

参考 2-1：ヘボン式ローマ字つづり

・ヘボン式ローマ字のつづり方は下表のとおりである。

・備考は昭和 29 年 12 月 9 日付内閣告示第 1 号の「ローマ字のつづり方、そえがき」及び新村出編『広辞苑第四版』1991 の「ローマ字のつづり方、ヘボン式の備考」による。

・備考 2. 4. の符標は、明治 18 年に羅馬字会（日本の有識者による書き方取調委員会）が発行した『羅馬字にて日本語の書き方』及び昭和 21 年 4 月 1 日付運輸省達第 176 号の「鉄道掲示規程、修正ヘボン式によるローマ字のつづり方」を参照した。

・なお今日いうヘボン式は、慶応 3 年にヘボンの提唱したつづり方が先の羅馬字会の提言によって修正されたことから、明治後期から修正ヘボン式と呼ばれ（小泉保『日本語の正書法』1978）、戦後になって標準式あるいは単にヘボン式と呼ばれるようになった経緯がある。

日本語音					ヘボン式ローマ字つづり				
あ	い	う	え	お	a	i	u	e	o
か	き	く	け	こ	ka	ki	ku	ke	ko
さ	し	す	せ	そ	sa	shi	su	se	so
た	ち	つ	て	と	ta	chi	tsu	te	to
な	に	ぬ	ね	の	na	ni	nu	ne	no
は	ひ	ふ	へ	ほ	ha	hi	fu	he	ho
ま	み	む	め	も	ma	mi	mu	me	mo
や	-	ゆ	-	よ	ya	-	yu	-	yo
ら	り	る	れ	ろ	ra	ri	ru	re	ro
わ	-	-	-	-	wa	-	-	-	-
ん					n				
が	ぎ	ぐ	げ	ご	ga	gi	gu	ge	go
ざ	じ	ず	ぜ	ぞ	za	ji	zu	ze	zo
だ	ぢ	づ	で	ど	da	ji	zu	de	do
ば	び	ぶ	べ	ぼ	ba	bi	bu	be	bo
ぱ	ぴ	ぷ	ぺ	ぽ	pa	pi	pu	pe	po
きゃ		きゅ		きょ	kya		kyu		kyo
しゃ		しゅ		しょ	sha		shu		sho
ちゃ		ちゅ		ちょ	cha		chu		cho
にゃ		にゅ		にょ	nya		nyu		nyo
ひゃ		ひゅ		ひょ	hya		hyu		hyo
みゃ		みゅ		みょ	mya		myu		myo
りゃ		りゅ		りょ	rya		ryu		ryo
ぎゃ		ぎゅ		ぎょ	gya		gyu		gyo
じゃ		じゅ		じょ	ja		ju		jo
ぢゃ		ぢゅ		ぢょ	ja		ju		jo
びゃ		びゅ		びょ	bya		byu		byo
ぴゃ		ぴゅ		ぴょ	pya		pyu		pyo

備考 1.はねる音「ン」は n で表わすが、ただし m、b、p の前では m を用いる。

2.はねる音を表わす n と次にくる母音字または y とを切り離す必要がある場合には、 n の次に「-」（ハイフン）を入れる。

3.つまる音は、次にくる最初の子音字を重ねて表わすが、ただし次に ch がつづく場合には c を重ねずに t を用いる。

4.長音は母音字の上に「-」（長音符標）をつけて表わす。なお、大文字の場合は母音字を並べてもよい。

5.特殊音の書き表わし方は自由とする。

6.文の書きはじめ、及び固有名詞は語頭を大文字で書く。なお、固有名詞以外の名詞の語頭を大文字で書いてもよい。

参考 2-2：角ゴシック体の書体例

・日本字及びアルファベットの角ゴシック体には、次の例などがある（カッコ内は書体名）。

出口案内（新ゴ B）　出口案内（新ゴ M）　出口案内（新ゴ R）

出口案内（タイプバンクB）　出口案内（タイプバンクDB）　出口案内（ナウGB）

Express（ヘルベチカ･ボールド）　Express（ヘルベチカ･ミディアム）　Express（ヘルベチカ･レギュラー）

Express（ユニバース65･ボールド）　Express（アクチデンツ グロテスク･ミディアム）　Express（アクチデンツ グロテスク･レギュラー）

Express（フルティガー･ボールド）　Express（ローティスサンセリフ・エクストラボールド）　Express（ローティスサンセリフ・ボールド）

参考 2-3：文字の大きさの選択の目安

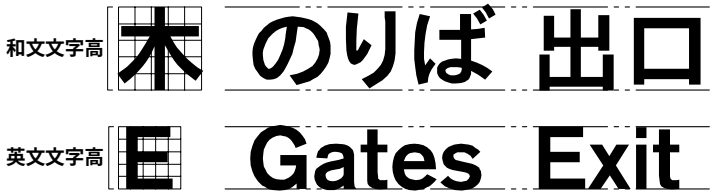
・遠くから視認する吊下型等の誘導サインや位置サインなどは 20m 以上、近くから視認する自立型や壁付型等の案内サインなどは 4～5m 以下、案内サインの見出しなどは 10m 程度に視距離を設定することが一般的である。

・下表は、前記の想定のもとに各々の視距離から判読できるために通常有効な文字の大きさを示している。

・遠距離視認用の大きな文字を壁付型などで視点の高さに掲出すれば、弱視者にとっては接近視できるので読みやすい。

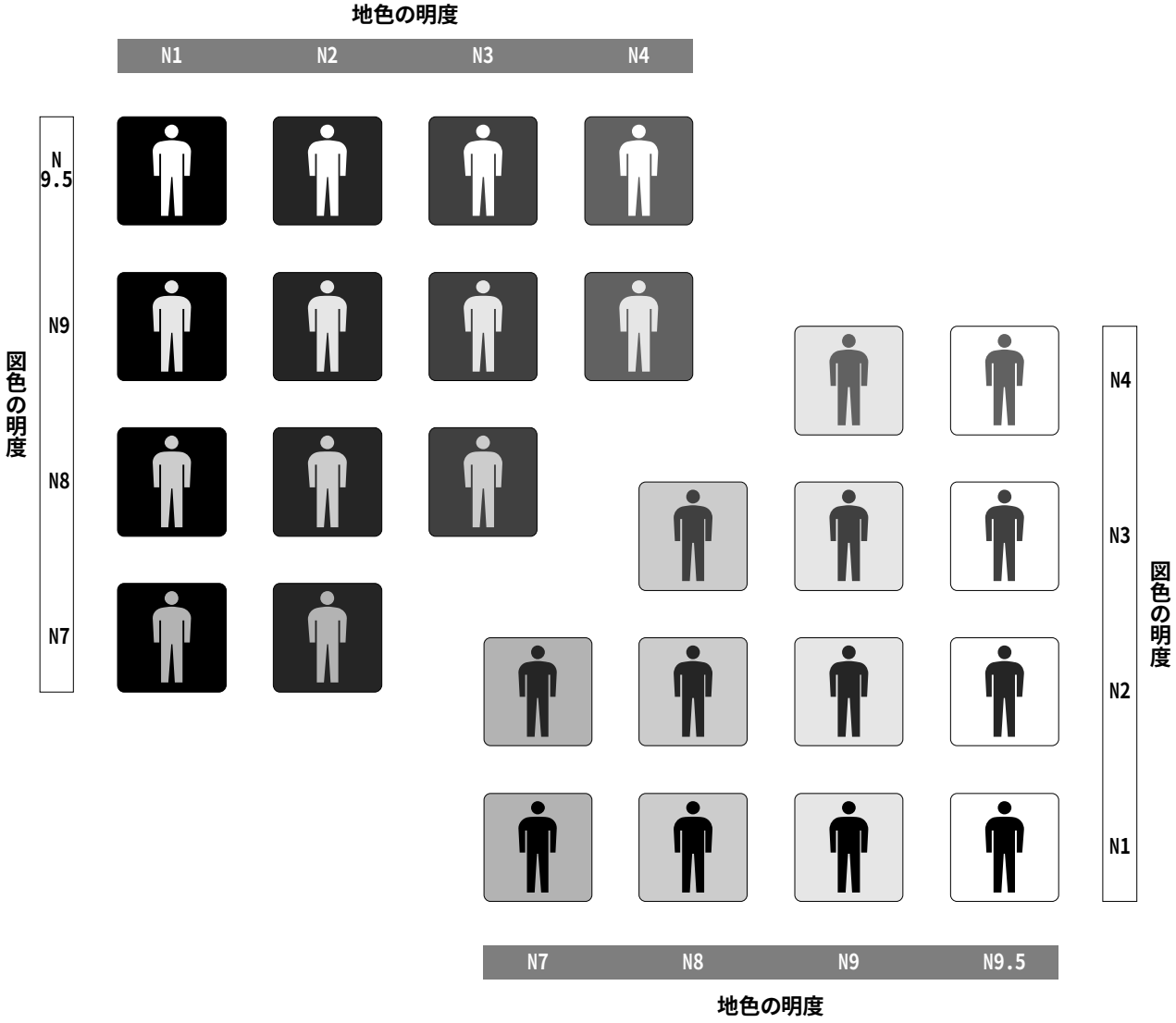
視距離	和文文字高	英文文字高
30mの場合	120㎜ 以上	90㎜ 以上
20mの場合	80㎜ 以上	60㎜ 以上
10mの場合	40㎜ 以上	30㎜ 以上
4～5mの場合	20㎜ 以上	15㎜ 以上
1～2mの場合	9㎜ 以上	7㎜ 以上

・なお文字高とは、日本字では指定書体の「木」の高さを、アルファベットでは指定書体の「E」の高さをいう。



参考 2-4：図色と地色の明度対比例

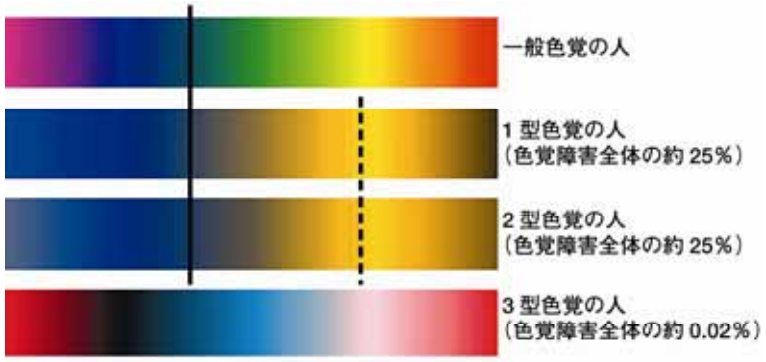
・サインの図色と地色に、下図に示す程度の明度対比を確保すると、容易に識別しやすい。



参考 2-5：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

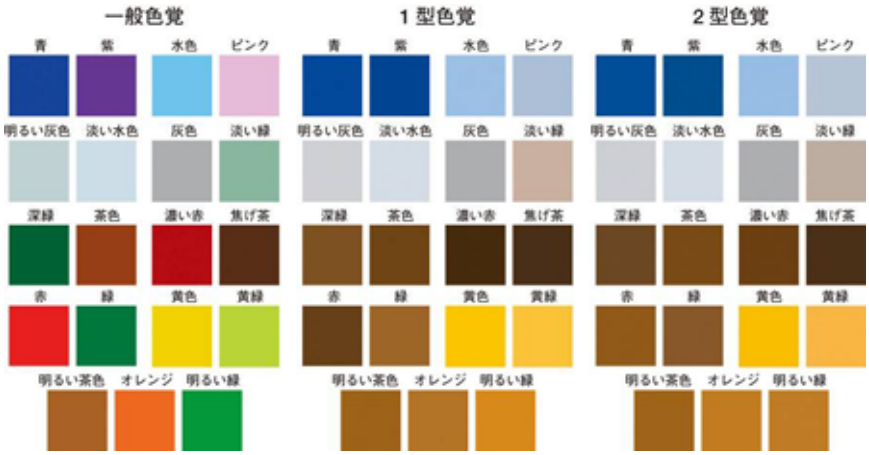
～大多数を占める赤緑色覚障害（1型色覚、2型色覚）の特徴

- 赤～緑の波長域において、明度が類似した色の見分けが困難になっている。次図の、黒い実線から右(長波長)側の「赤～緑の領域」で、色の差が小さくなっている。この範囲では点線を中心に左右の色がほぼ対称に見えていて、「赤と緑」「黄緑と黄色」の差が特に小さくなっている。
- さらに1型色覚では、最も長波長側の視物質に変異があるため、赤が暗く感じられる。そのため「濃い赤」はほとんど「黒」に見える（弱視の人も同じ傾向がある。）。黒背景に赤い文字の電光掲示はほとんど読み取れず、また注意標示や時刻表などの赤が黒と同じに見えてしまう（交通信号機ではこの問題を避けるため、赤信号にはオレンジに近い色を使用している。）。



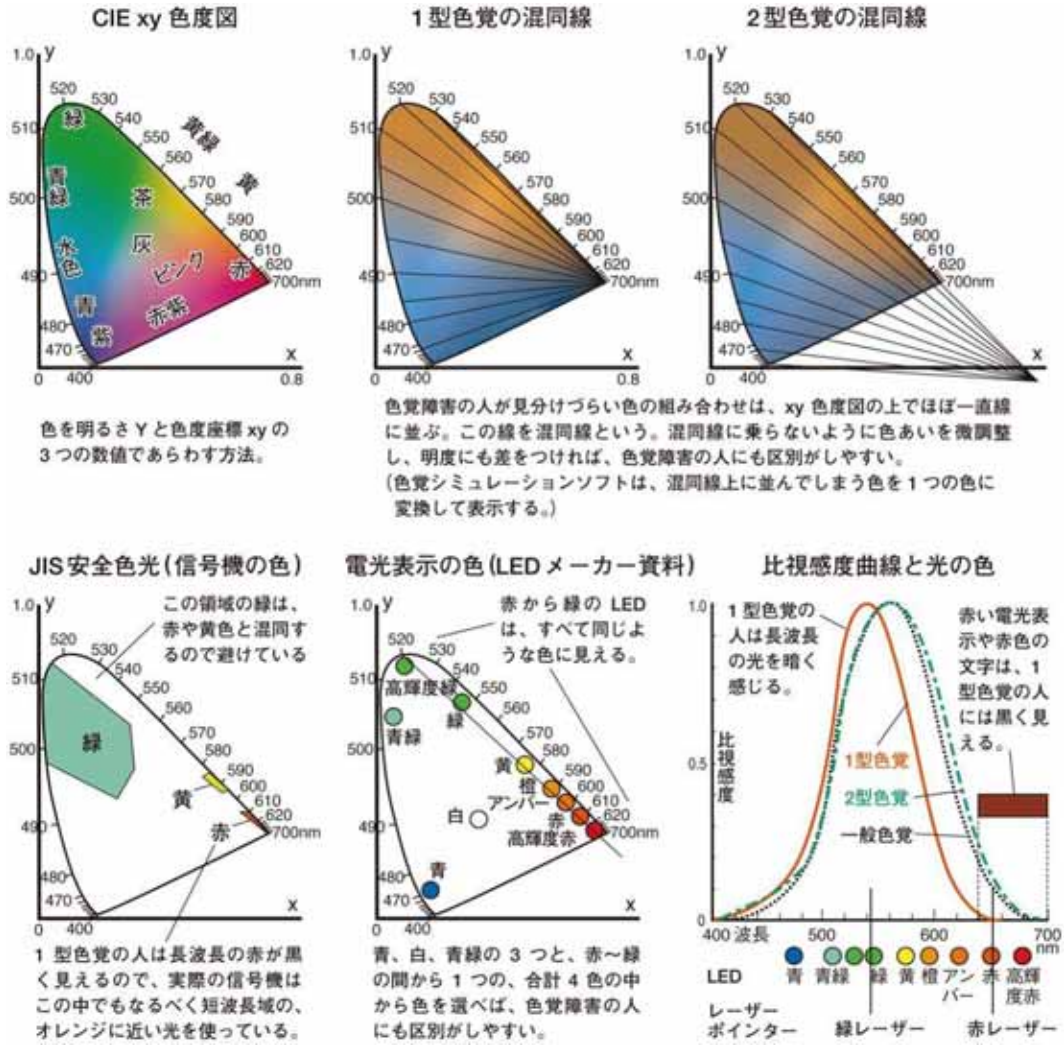
註：この図は各タイプの色覚の中でもっとも程度が強い人の見え方をシミュレートしたもので、全員がこのように見えるわけではありません。

- ある色と、それにRGBの赤成分または緑成分を足した色が区別しにくくなる。「紫と青」「緑と茶色」「赤と茶色」などそれぞれの色が同じようにみえてしまう。
- 彩度の低い色どうしも識別が難しく、「水色とピンク」「灰色と淡い水色、淡いピンク、薄緑」などがそれぞれ同じように見える。
- 鮮やかな蛍光色どうしの見分けも苦手で、黄色と黄緑の蛍光ペンや、ピンクと水色の蛍光ペンは、それぞれほとんど同じ色に見える。
- 赤と緑の一方の視物質がない分、色の識別において青視物質に依存する度合いが高いため、青色への感度はむしろ高い面がある。「赤と緑」や「黄色と黄緑」はほとんど同じ色に見えるが、「緑と青緑」は全然違う色に見える（交通信号機ではこれを利用して、緑の信号には青味の強い色を使用している。）。
- 色相（色あい）の見分けが苦手な分、明度や彩度の差にはむしろ敏感であり、同系色の明暗の識別には支障は少ない。
- ある程度の色は区別できるため、区別できないところにさらに色分けがあるとは考えない傾向がある。そのため色分けがされていること自体に気付かないことがある。
- 一般の人の色覚に合わせて作られた「色名」（色のカテゴリー）に、色覚障害の人はうまく対応できない。そのため、色名が明記されていないと、たとえ色が違うことが分かってもそれぞれの色名が分からず、色名を使ったコミュニケーションが困難になる（これに対応して、近年の国産文房具ではペン軸に色名を明記しているものが増えている。）。



出典：神奈川県「カラーバリアフリー『色づかいのガイドライン』」平成17年10月（一部加筆）

・ 色覚障害の人が見分けづらい色の組み合わせは、xy色度図の上でほぼ一直線に並ぶ。この線を混同線という。路線図など多くの色を使用する場合も、それぞれの色の範囲内で混同線に乗らないように色合いを微調整し、明度にも差をつけることによって、色覚障害の人にも区別がしやすくなる（色覚シミュレーションソフトを使うと、同じ混同線に乗る色が1つの色に表示されるので、見分けづらい組み合わせを確認できる。）。



出典：秀潤社「細胞工学」誌「色覚の多様性と色覚バリアフリーなプレゼンテーション」平成14年8月及び金芳堂「脳21」誌「色覚のタイプによって色はどのように見えるか」平成15年10月（一部加筆）

※なお、弱視者・色覚障害者に配慮した移動環境、サイン環境の課題については、あとがきを参照。

上記「参考2-5」をもとにした、色覚障害者における各サイン等の見やすさについてその一例を以下に紹介する。

〔コラム〕「色覚障害の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」の一例
〔大多数を占める赤緑色覚障害〔1型色覚、2型色覚〕の場合の例〕

背景の色と文字やサインの色について

■ 黒の背景の場合

・黒背景の上に重要な情報が赤字で表示されていてもその部分は黒く見えてしまい識別できない場合があるので、オレンジに近い赤や、黄色やオレンジを用いると視認しやすくなる。赤を用いる場合には、他の色との境目に細い白線を入れると視認しやすくなる。
・LED表示は黒背景となるので、赤よりもオレンジ等を用いると視認しやすくなる。
・白内障の人は青が暗く見える場合があるため、黒背景の上には青よりも水色を用いると視認しやすくなる。

■ 色付きの背景の場合

・濃色の背景の上に別の色で文字やサインを表示すると、色覚障害の人には視認しづらい場合が多いので、色付きの背景では、文字やサインはなるべく白（濃色の場合）か黒（淡色の場合）で表示すると視認しやすくなる。

・ 路線マークなど、決められた色のサインを表示する場合には、周囲に白で縁取りをつけると視認しやすくなる。

■ グレーの背景の場合

・ 水色、ピンク、淡い緑などの文字はグレーの背景と混同しやすく、文字やサインが識別できなくなる場合があるので、黒か白、もしくは明度差がはっきりした濃色の文字やサインを用いて表示すると視認しやすくなる。

■ 白の背景の場合

・ 白内障の人は黄色が白と区別できない場合があり、1型色覚の人は水色や明るい青色が白と区別できない場合があるので、周囲に黒で縁取りをつけると視認しやすくなる。

■ 同系色の濃淡

・ 色覚障害の人は明度や彩度の差には敏感なので、同系色の濃淡で文字やサインを表示しても視認できる。

文字やサインの表示要素ごとの見分けにくい色の組み合わせについて

■ 赤と黒

・黒と対比させる場合はなるべくオレンジか、オレンジに近い赤を用いると視認しやすくなる。
・ 注意書きの文章や案内地図の現在位置表示等を赤で表示する場合は、下線を引く又は反転文字により示すといったように、色だけでなく形状でも変化をつけると視認しやすくなる。
・ 禁煙、立入禁止等の警告サインは、赤と黒が接するところに細い白縁を入れると視認しやすくなる。

■ 赤と緑

・ この組み合わせは識別できない場合があるので、赤と青、もしくは赤と水色を用いると視認しやすくなる。やむを得ず緑を使う場合は、緑ではなく青緑を用いると視認しやすくなる（緊急避難の経路図、トイレの空き・使用中の表示、扉の開・閉、エスカレーター等の進入可・不可、タクシーの空車・乗車など。）。
・ 色だけでなく、「空き・使用中」などの文字表示や、「○」「×」「↑」などの記号を用いると視認しやすくなる。
・ 表示ランプ等で赤と緑のランプが切り替わるものは識別できない場合があるので、色を変えるのでなく「点灯・消灯」や「点灯・点滅」の方が識別しやすくなる（携帯電話やデジタルカメラの充電状況の表示灯は「赤・緑」から「点灯・消灯」に変更された。）。

■ ピンクと水色

・ この組み合わせは識別できない場合があるので、赤と青を用いると視認しやすくなる。水色を用いる場合は、ピンクを赤紫（マゼンタ）に近い色にすると視認しやすくなる（トイレの男女を示すサインなど。）。

■ 黄色と明るい黄緑、オレンジと黄緑

・ この組み合わせは識別できない場合があるので、黄緑のかわりに青みの強い緑や、彩度の低いパステルカラーを用いると視認しやすくなる（案内図の塗り分けなど。）。

■ 青と紫

・ この組合せは識別できない場合があるので、やむを得ず青を用いる場合には、赤みの強い赤紫（マゼンタ）を用いると視認しやすくなる。

■ 茶色と赤、茶色と緑

・ この組合せは識別できない場合があるので、赤や緑の明度を大きく変えると視認しやすくなる（明るい緑と焦げ茶色、濃い緑と淡く明るい茶色など。）。

■ 蛍光色

・ 蛍光色どうしを組み合わせると識別できない場合があるので、蛍光色とくすんだ色を組み合わせると視認しやすくなる。

■ 電光表示の色

・ 光る色の識別は特に難しく、赤・橙・黄・黄緑・緑が全て同じ色に見える場合がある。色の違いによって識別することが必要な場合は、これらのうちなるべく1色を用い、その他色覚障害者にも識別しやすい青緑・青・白等を組み合わせると視認しやすくなる。

■ 路線や列車種別、店舗の種類や施設のゾーン等を色で区別している場合

・ 見分けやすい色の組み合わせを選ぶことが望ましいが、従前より情報として用いてきた色を変更することが難しい場合には、以下の配慮を行うことにより、視認しやすくなる。
①同じ色名で表現できる色の中で、色相、明度、彩度を微調整すると視認しやすくなる（色の微調整によって一般の人への印象をあまり変えずに色覚障害の人への視認性を大きく向上できることがある。）。
②色のみに頼るのでなく、文字を併記する、○△×といった形状を変える、ハッチングや紋様を施す、斜体・下線・枠囲み・明暗反転表記を併用することなど形状による識別を追加すると視認しやすくなる。

その他デザインについて

■ 色名の表記

・ 凡例等には、それぞれの色名を明記するとコミュニケーションがとりやすくなる。

■ 色面の境界

・ 色と色の境界には白または黒の細線で縁取りをすると、違う色で塗られていることが視認しやすくなる。

■ **色の面積等**
- 面積が広いほど色の違いが分かりやすくなるので、色付きの線は極力太くし、文字は極力太い書体を用いると視認しやすくなる。
- 路線色によって車両等を色分けする場合には、なるべく太い帯状もしくは全体を色分けすると視認しやすくなる。
- 車両等は、他の一般車両と判別しやすい色に明確に塗られていると視認しやすくなる。

■ **色指定の統一**
- 色覚障害の人は微妙な青みの違いや明度・彩度の違いにはむしろ敏感であるために、一般の人には大体同じように感じられる色が、色覚障害の人には全然違う色に見える場合がある。従って、案内図、壁面・床面等のサイン、パンフレット等の印刷物等で、同じものを示す場合にはそれぞれの色を統一すると視認しやすくなる（色を指定する場合は色名ではなく、カラーチップやCMYK値などで数値的に行うと統一できる。）。

出典：神奈川県「カラーバリアフリー『色づかいのガイドライン』」平成17年10月及び秀潤社「細胞工学」誌「色覚の多様性と色覚バリアフリーなプレゼンテーション」平成14年9月を基に作成

参考 2-6：輝度からみたサイン器具の考え方

・サインの見やすさを保つためには、一定の表示面輝度を確保する必要がある。屋内に設置するサインの表示面輝度は 1,000cd/㎡位までは大きいほど文字等が読みやすくなるが、それを超えるとまぶしくて読みづらくなる。

・表示面輝度を得る方法に従ってサインの器具を分類すると、照明器具を内蔵した内照式、表示面の外側に照明器具を付設した外照式、室内灯などの一般照明光源を利用した無灯式などに分かれる。

・視力が低下する高齢者等も考慮に入れると、一般的には、内照式は遠くから見る場合でも必要な輝度を確保しやすいが、近くから見るとまぶしさを感じやすい。外照式はまぶしさを感じにくいが、遠くから見るのに必要な輝度を確保するには内照式の場合より灯具を増やすなどの対策が必要になる。無灯式は採光がある場合は必要な輝度を得やすいが、自然光がないときは一般照明に頼るので輝度不足になりやすい。

参考 2-7：誘導サインと位置サインの表示例

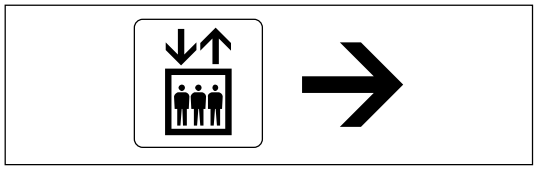
・ここでは、移動等円滑化のための主要な設備への誘導サイン及びそれぞれの位置サインの表示例を示している。

・エレベーター・エスカレーター・トイレ・身障者用設備の図記号はすでによく知られているため、図記号のみの表示とした。

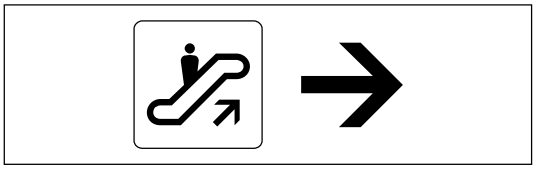
・なおオストメイトの図記号は、JIS Z8210 並びに一般案内用図記号検討委員会が策定した「標準案内用図記号」には含まれていない。

●誘導サイン（吊下型などの形式を想定）

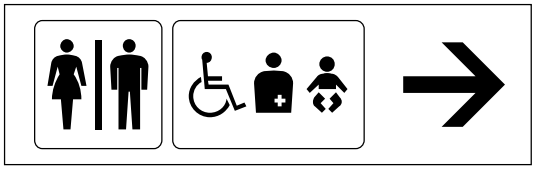
[エレベーター]



[上りエスカレーター]



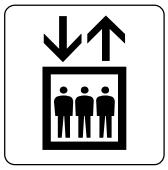
[多機能便所のあるトイレ]



[きっぷうりば]

●位置サイン（吊下型などの形式を想定）

[エレベーター]



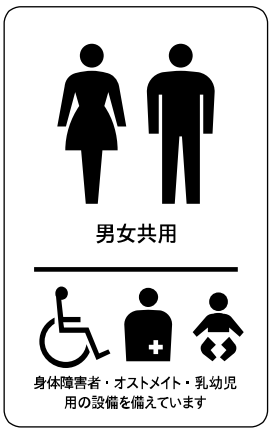
[上りエスカレーター]

[多機能便所のあるトイレ]

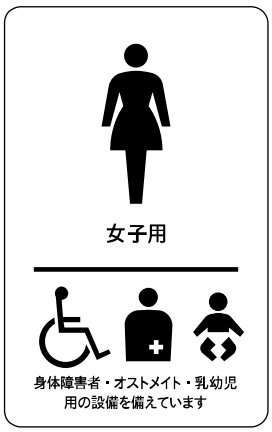
[きっぷうりば]

●多機能トイレの位置サイン（扉付型などの形式を想定）

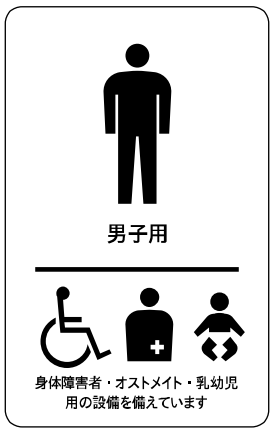
[男女共用]



[女子用]



[男子用]



[簡易型多機能便房]

注）「男子」「女子」を識別する図記号は、識別性を高めるために、男子に寒色系の色彩を、また女子に暖色系の色彩を用いるのが現実的である。

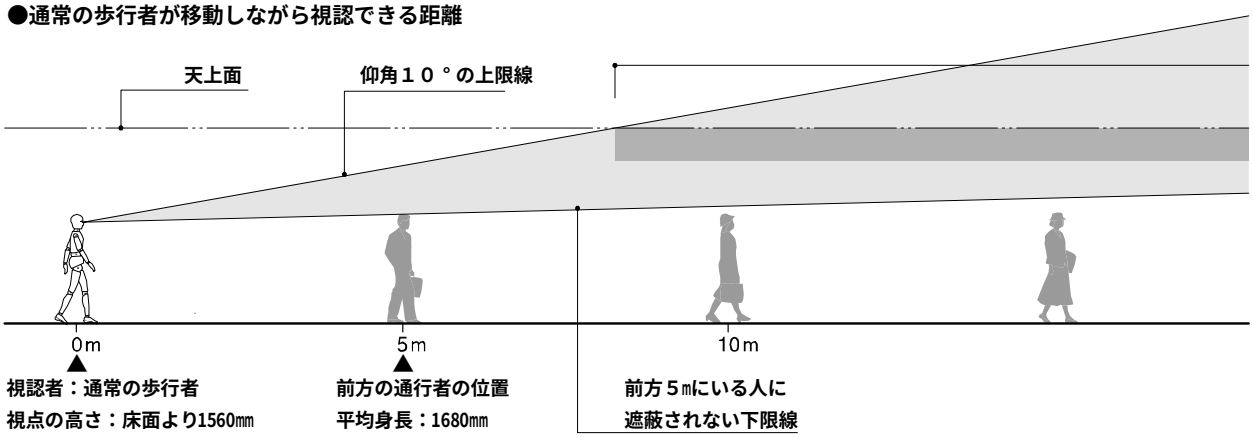
参考 2-8：遠くから視認するサインの掲出高さの考え方

・移動している場合、一定の高さ以上にあるものは視野に入りにくい。一般には仰角（水平からの見上げ角度）10°より下が有効視野に入る範囲といわれている。また旅客施設では視認者の前方に視界を遮る他の通行者がいると考えるべきで、その通行者より上が遮蔽するものがない見やすい範囲である。

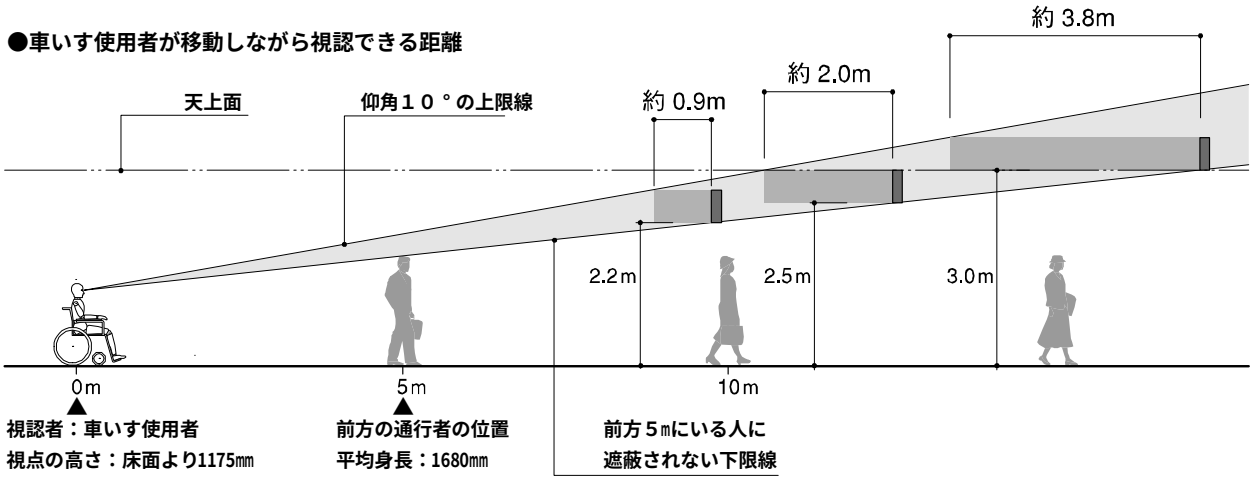
・車いす使用者の視点は低いので、見やすい範囲は通常の歩行者に比べてかなり狭い。従って一定の高さにあるサインを移動しながら視認できる距離は、極端に小さい。

・図に示すとおり混雑時に前方５m の位置に他の通行者がいると想定すると、車いす使用者が器具天地 50cm のサインを移動しながら視認できる距離は、床面から器具の下端までを 2.2m、2.5m、3.0m、4.0m とした場合、それぞれ 0.9m、2.0m、3.8m、7.5m となり、視認が可能な時間に換算すると（移動速度を毎秒 1.1m として計算）それぞれ約 0.8 秒、1.8 秒、3.5 秒、6.8 秒となる。（通常の歩行者では、掲出高さが 2.5m の場合は、視認できる距離は約 29.8m、視認が可能な時間は約 27 秒である。）

●通常の歩行者が移動しながら視認できる距離



●車いす使用者が移動しながら視認できる距離

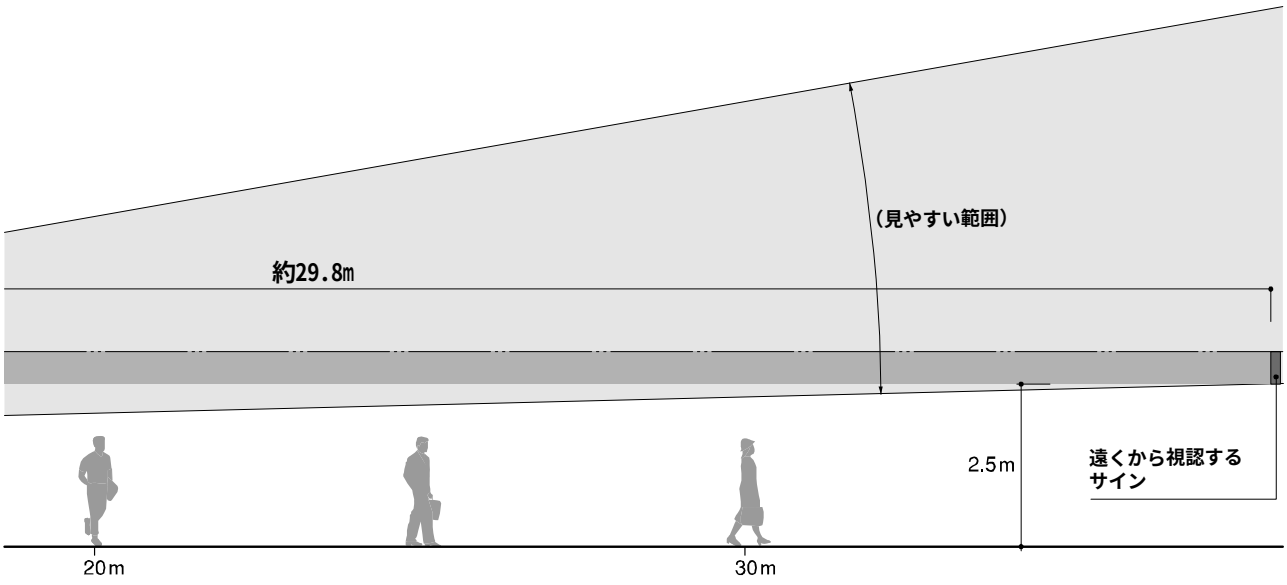


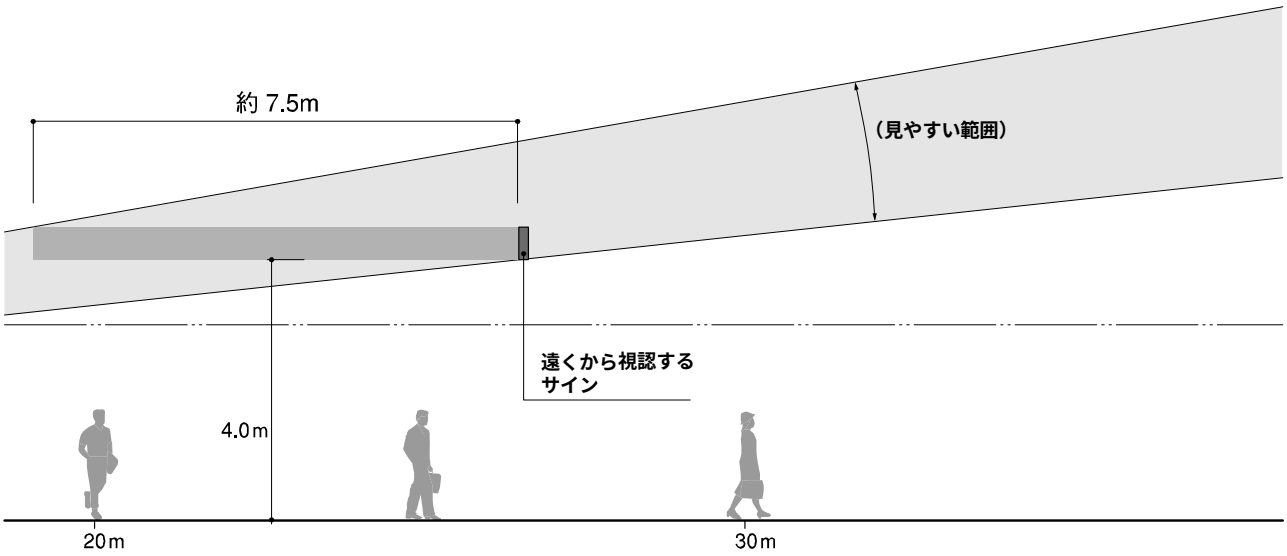
・視認可能時間が短いと見落とす確率は高まり、情報を得ることが困難になる。

・このことから、遠くから視認するサインの掲出高さは、視距離に応じた文字の大きさを選択したうえで、視認想定位置から仰角 10 ° より下の範囲内で、極力高くするのが適当である。

注 1）野呂影勇編「図説エルゴノミクス」1990（日本規格協会）では、瞬時に特定情報を雑音内より受容できる範囲（有効視野）を、上方約 8 ° と記述している。

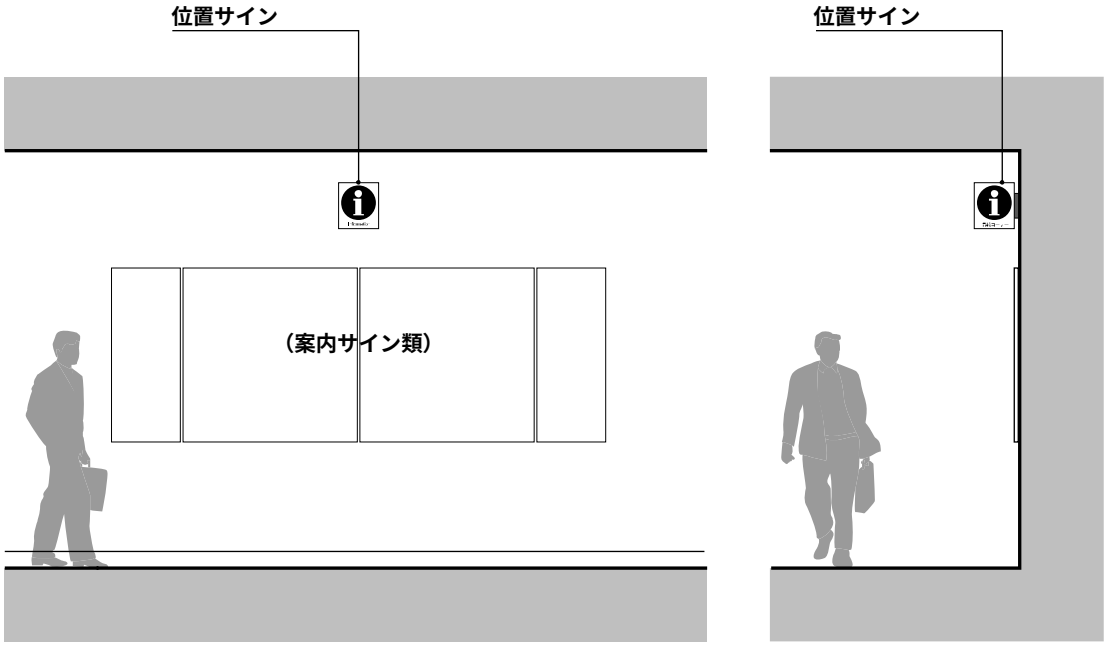
注 2）下図の人体の寸法は、工業技術院「生命工学工業技術研究所研究報告」1994 による。車いすの座面高は JIS T 9201-1987「手動車いす」の中型（400mm）とした。（以下サイン関連参考図共通）





参考 2-10：情報コーナーの表示例

・ここでは、案内サイン類を集約的に掲出している場所（情報コーナー）を通路の延長方向から見つけやすいように設置する、情報コーナーの位置サインの表示例を示している。

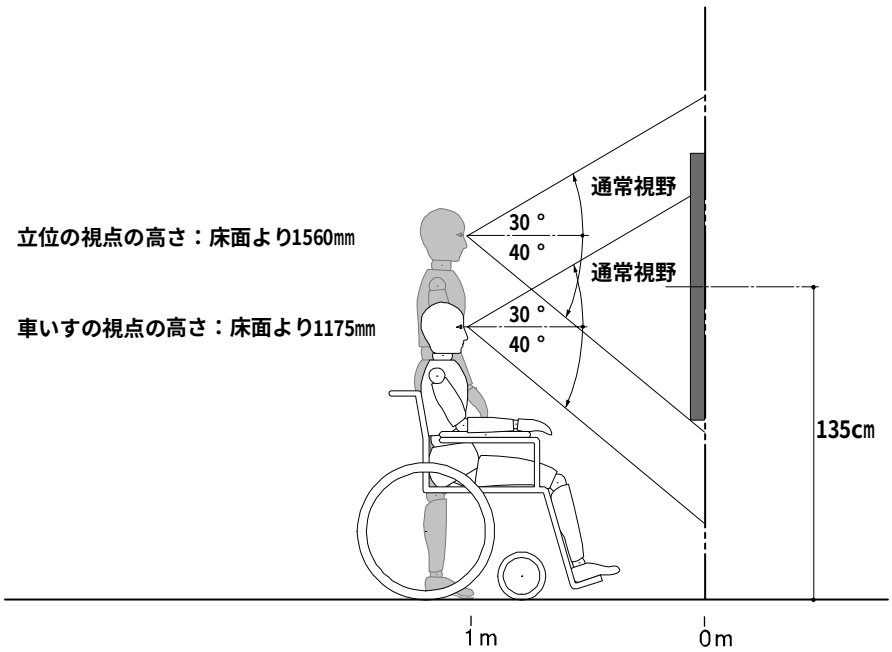


参考 2-11：近くから視認するサインの掲出高さの考え方

・対面するものを見る場合、車いす使用者が見やすい範囲は、立っている人よりおよそ 40cm ほど下がっている。

・このことから、近くから見るサインを、立位の利用者と車いす使用者が共通に見やすい範囲に掲出する際の高さは、床面からサイン表示面の中心までの距離を、双方の視点の中間である 135cm 程度と考えるのが適当である。

注）下図の通常視野は、日本建築学会編「建築設計資料集成 3 集」1980（丸善）による。



参考 2-13：可変式情報表示装置の表示例

遅延、運休などの緊急情報を表示している（JR 東日本）。

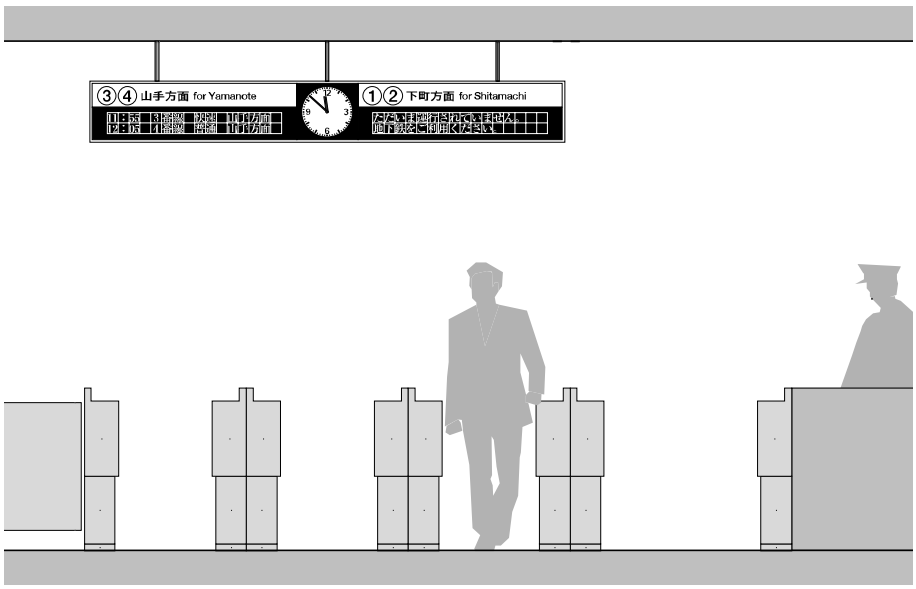
・発車番線、発車時刻、車両種別、行き先を表示している。難しい

・フルカラーLED 表示により色覚障害者の見え方に配慮した配色を用いている（JR 東海）。

＊上記表示板において、左図は一般色覚の見え方、右図は色覚障害者（2 型色覚）の見え方

参考 2-14：可変式情報表示装置の設置例

・ここでは、改札口に設置する可変式情報表示装置の設置例を示している。

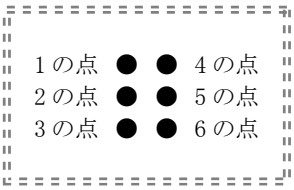


参考資料4 ： 点字について

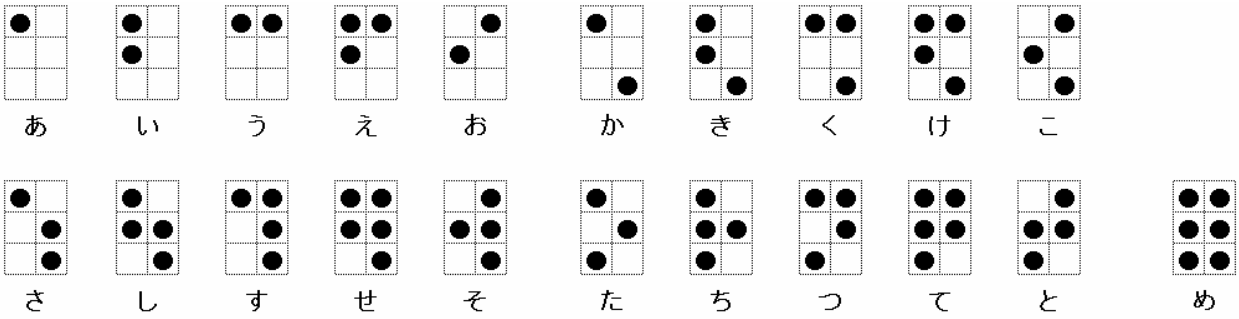
1．点字の「あいうえお」その１

点字は、約２ミリ間隔の縦３点が２列並んだ、「六つの場所」に突起があるかないかで、一つの文字が作られています。

・六つの場所のうちの左上だけに点（突起）があれば「あ」の文字です。
・左上と左中に点（突起）があれば「い」です。
・左上と右下に点（突起）があれば「か」です。
・六つとも点を打つと「め」です。

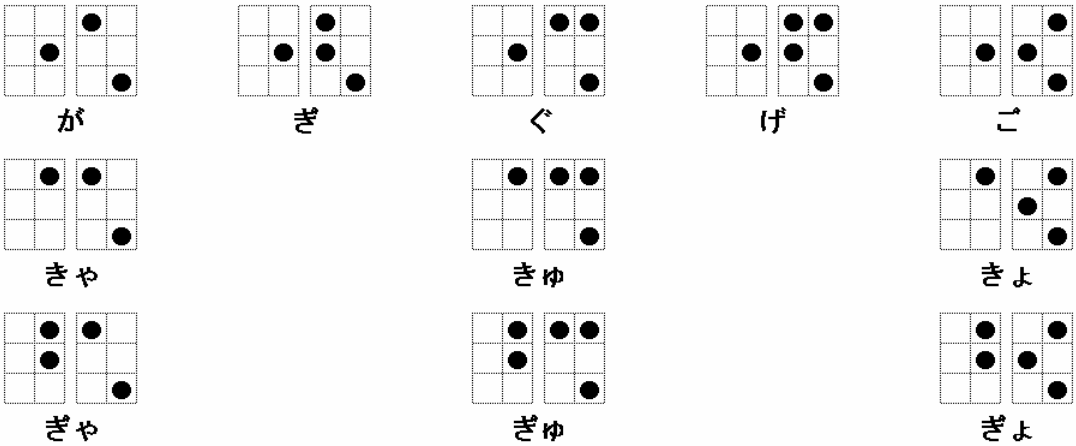


（次の黒丸は、３行をセットにして見て下さい。）

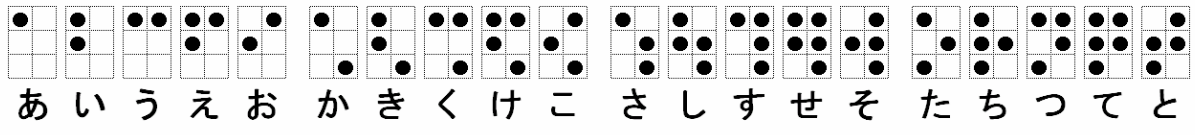


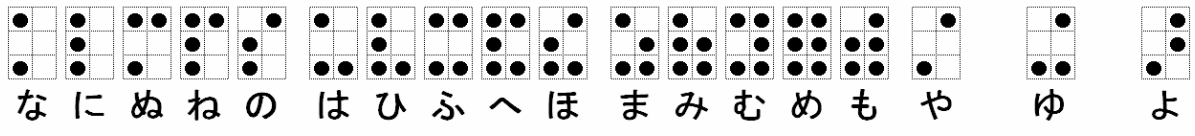
2．点字の「あいうえお」その２

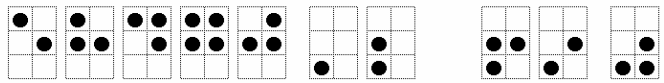
点字の「が」や「きゃ」は、二つの点字を組み合せます。「が」は「か」の前に右中の点を、 きゃ」は「か」の前に右上の点を加えます。

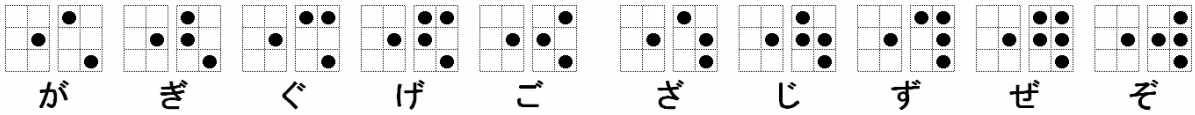


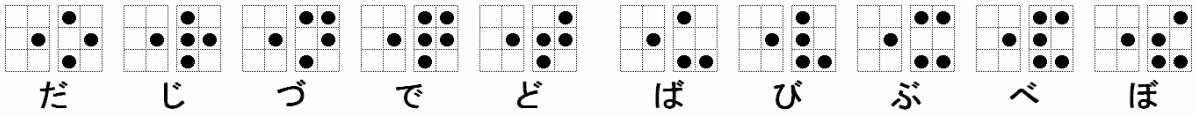
３．点字の五十音

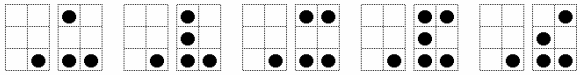

あ い う え お か き く け こ さ し す せ そ た ち つ て と

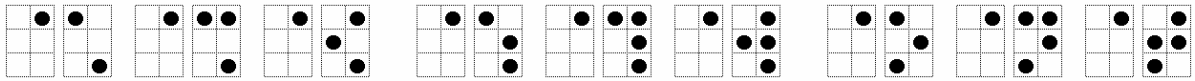

な に ぬ ね の は ひ ふ へ ほ ま み む め も や ゆ よ

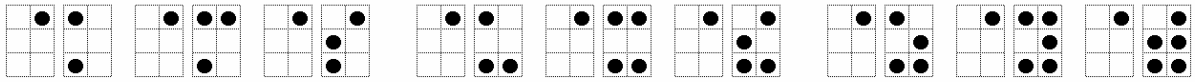

ら り る れ ろ わ ゐ ゑ を ん

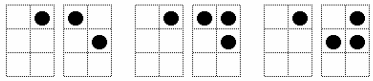

が ぎ ぐ げ ご ざ じ ず ぜ ぞ

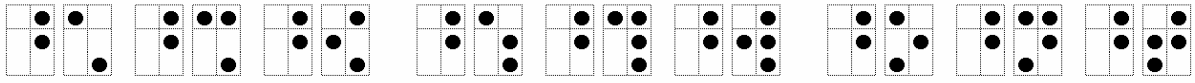

だ ぢ づ で ど ば び ぶ べ ぼ

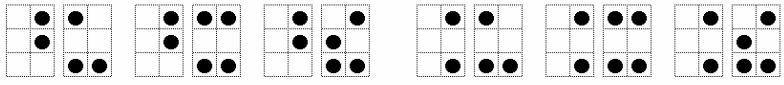

ぱ ぴ ぷ ぺ ぽ


きゃ きゅ きょ しゃ しゅ しょ ちゃ ちゅ ちょ


にゃ にゅ にょ ひゃ ひゅ ひょ みゃ みゅ みょ


りゃ りゅ りょ


ぎゃ ぎゅ ぎょ じゃ じゅ じょ ぢゃ ぢゅ ぢょ

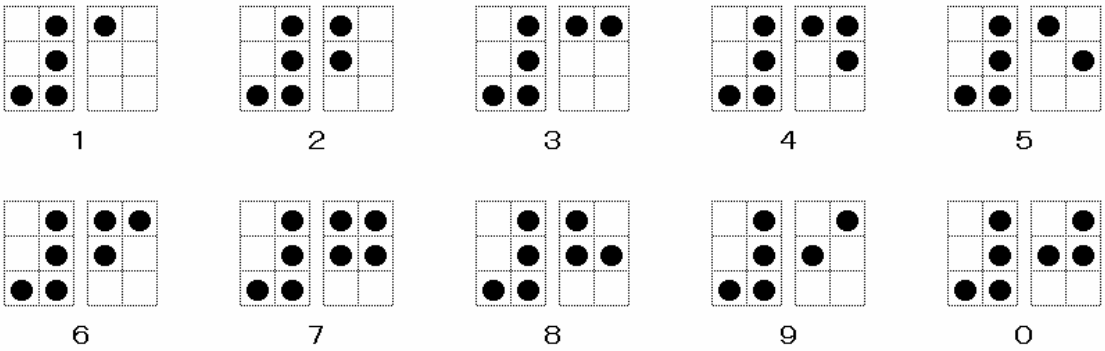

びゃ びゅ びょ ぴゃ ぴゅ ぴょ

ふぁ ふぃ ふぇ ふぉ

っ ー

４．数字の書き方

「１，２，３，４，５，６，７，８，９，０」の点字は次の通りです。



初めのマスの３・４・５・６の点は「数符」といって、この後に続く文字が数字であることを表します。

数字に相当する文字は、「１，２，３，４，５，６，７，８，９，０」が「ア，イ，ウ，ル，ラ，エ，レ，リ，オ，ロ」に対応します。

※この数字は、万国共通です。

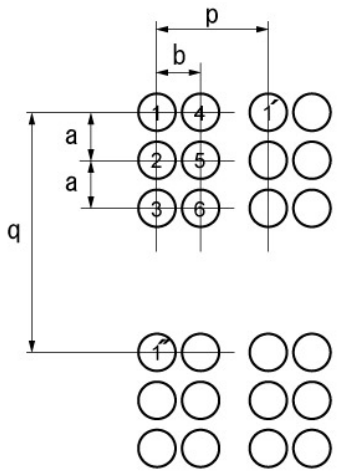
出所：視覚障害者リソース・ネットワーク（加藤和俊：日本ライトハウス）

点字講座（点字の勉強）（滋賀県立盲学校）

５．手すりの点字表示（JIS T0921 抜粋）

詳細は JIS T0921 を参照して下さい。

■点字の間隔



a:1-2 点間，2-3 点間
b:1-4 点間
p：１マスの領域・横 1-1′点間
q:1 行の領域・縦 1-1″点間

表　点字の間隔（単位 mm）

	中心間距離
a	2.2 ～ 2.5
b	2.0 ～ 2.5
p	5.1 ～ 6.3
q	11.0※～ 15.0

※ a が 2.2mm から 2.3mm の場合に限り、q は 10.1mm を下限値とすることができる。

表　b と p の関係（単位 mm）

b	p の範囲
2.0	5.1 ～ 6.0
2.1	5.2 ～ 6.1
2.2	5.4 ～ 6.2
2.3	5.6 ～ 6.3
2.4	5.8 ～ 6.3
2.5	6.0 ～ 6.3

■点字の断面形状

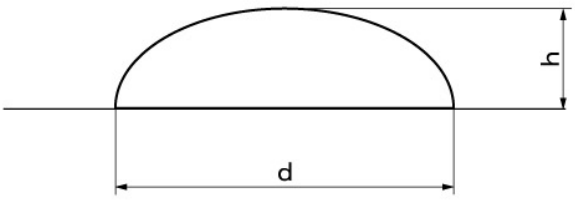


表　点字の直径高さ（単位 mm）

	中心間距離
d（底面の直径）	1.3 ～ 1.7
h（点の中心高さ）	0.3 ～ 0.5

参考資料5 ： コミュニケーションボードの一例

＜バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）抜粋＞

★ 必要なところ以外は隠すなどして示した方が、知的な障害のある人たちには、容易に理解できる場合があります。

出典：厚生労働科学研究
「発達障害者支援のための地域啓発プログラムの開発」（H17 年度）
主任研究　堀江まゆみ　（白梅学園大学・短期大学）

参考資料6 ： エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性

＜バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）抜粋＞

参考 1-28　エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性

○エレベーターロビー付近に下り段差等が近接する等の危険な状況をつくりださないこと

・車いす使用者は、かご内で転回できない場合には、前進で乗り込み、後退して降りることとなるため、エレベーターを降りた後のロビー空間において車いす使用者が転回できる空間を確保することが重要である。このため、本整備ガイドラインにおいては、ロビー空間の広さについて、標準的な整備内容として車いす使用者が転回できるよう 150cm 以上×150cm 以上の空間を確保すること、望ましい整備内容として電動車いす使用者が転回できるよう 180cm 以上×180cm 以上の空間を確保することを示している。

・しかし、実際の利用状況を鑑みると、電動車いす使用者がエレベーターを出入口の左右に避けながら降りることも想定され、出入口の正面方向のみでなく、出入口の左右方向にも十分な広さの空間を確保する必要がある。

・このような電動車いす使用者等の利用状況を考慮すると、出入口左右方向に下り段差や下り階段、下りスロープが設置されている場合、電動車いす使用者等が転倒、転落するおそれがある。同様に、肢体不自由者、高齢者、視覚障害者等をはじめ高齢者、障害者等にとっても、エレベーター出入口付近に下り段差や下り階段、下りスロープが近接することは危険であることに十分留意する必要がある。

○X駅での事故事例

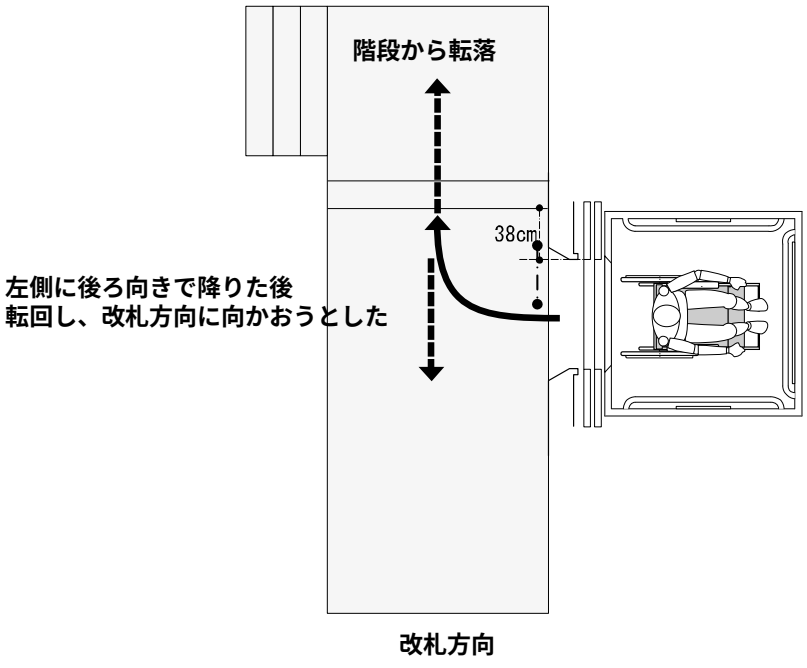
①事故の発生状況

・X駅において、電動車いす使用者がエレベーターに近接する下り階段（2 段）から転落し、死亡する事故が発生した。

・事故現場はエレベーターロビー出入口と下り階段が隣接（出入口端から階段まで 38cm）しており、電動車いす使用者は、エレベーター前の通路で方向転換する際に当該階段より転落した。

・エレベーターかご内・出入口幅の寸法はならびにロビー広さは旧移動円滑化基準に適合しており、かつ、旧整備ガイドラインに記載された内容を満たしていた。

＜事故発生時の状況＞



②事故後の転落防止策

・事故発生直後、当該階段への転落を防止するため、階段始端部に転落防止ポールが設置された。

・その後、エレベーターロビー出入口に近接する下り段差部分を嵩上げし、階段始端部の位置を変更することにより出入口左方向にロビー空間を拡大した。

・また、階段の存在を注意喚起するとともに退出方向を示している。

＜階段始端部を変更し、出入口左方向にロビー空間を拡大＞

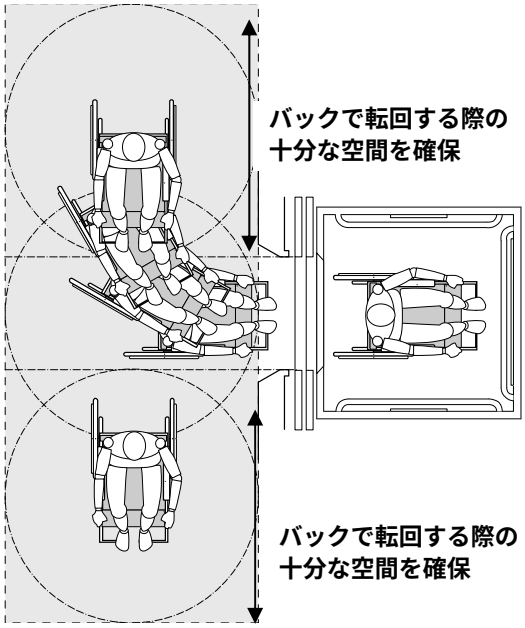
＜現在、掲示されている注意喚起案内＞

〇新設・大規模改良時の配慮事項

①電動車いすが後向きでエレベーターを降りた後、左右に避け、さらに転回できる範囲を確保するため、出入口左右端からそれぞれ十分な広さの範囲（左右端からそれぞれ電動車いすが転回できる空間の確保を考慮すると 180cm 程度）には、下り階段・段差を設けない。

②正面で転回することも考慮し、正面方向にも十分な広さ（電動車いすの転回を考慮すると 180cm 程度）の範囲には下り階段・段差を設けない。

③電動車いす使用者がかご内で転回し前進により降りることができる大型のエレベーター（18 人乗り以上等）を設置することや、かご内部で転回することなく利用できるスルー型エレベーターを設置することも有効である。



○既存施設等において危険な状況が作られてしまっている場合の対応方策

①上記空間内（出入口左右端から電動車いすが転回できる十分な空間）に下り階段・下り段差がある場合、転落防止策として、転落防止柵等を設ける。

②但し、階段において転落防止柵を設けることにより、本整備ガイドラインで定める階段幅 120㎝ や建築基準法（※）で定める階段幅を確保できない場合など構造上転落防止柵を設置できない場合には、当該エレベーターを利用するために必要な各階乗り口位置及びかご内の車いす使用者に配慮した操作盤近くにおいて注意喚起の掲示を行う（降りた後に下り階段・下り段差が近接する位置とともに安全に降りるために転回すべき方向を示す）。

③なお、旅客施設のエレベーターロビーには、様々な構造が想定されるため、①及び②以外の転落防止策の実施にあたっては、必要に応じて電動車いす使用者の意見を聞き検討する。

※旅客船においては、船舶安全法と読み替える。

バリアフリー法及び関係法令（抄）

バリアフリー法 162
バリアフリー基準（移動円滑化基準） 166
バリアフリー法施行規則 172
基本方針（告示） 176

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（抄）

平成十八年六月二十一日
法律第九十一号

目次

第一章　総則（第一条・第二条）
第二章　基本方針等（第三条―第七条）
第三章　移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置（第八条―第二十四条）
第四章　重点整備地区における移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施（第二十五条―第四十条）
第五章　移動等円滑化経路協定（第四十一条―第五十一条）
第六章　雑則（第五十二条―第五十八条）
第七章　罰則（第五十九条―第六十四条）
附則

第一章　総則

（目的）

第一条　この法律は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

（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　高齢者、障害者等　高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるものその他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう。

二　移動等円滑化　高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することをいう。

三　施設設置管理者　公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等をいう。

四　公共交通事業者等　次に掲げる者をいう。

ホ　海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）による一般旅客定期航路事業（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。次号ニにおいて同じ。）を営む者

ト　イからヘまでに掲げる者以外の者で次号イ、ニ又はホに掲げる旅客施設を設置し、又は管理するもの

五　旅客施設　次に掲げる施設であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう。

ニ　海上運送法による輸送施設（船舶を除き、同法による一般旅客定期航路事業の用に供するものに限る。）

六　特定旅客施設　旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当するものをいう。

七　車両等　公共交通事業者等が旅客の運送を行うためその事業の用に供する車両、自動車（一般乗合旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車にあっては道路運送法第五条第一項第三号に規定する路線定期運行の用に供するもの、一般乗用旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車にあっては高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車内に乗り込むことが可能なものその他主務省令で定めるものに限る。）、船舶及び航空機をいう。

第二章　基本方針等

（基本方針）

第三条　主務大臣は、移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2　基本方針には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一　移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

二　移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

三　第二十五条第一項の基本構想の指針となるべき次に掲げる事項

イ　重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項

ロ　重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項

ハ　生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する基本的な事項

ニ　生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項

ホ　ニに規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業（土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）による土地区画整理事業をいう。以下同じ。）、市街地再開発事業（都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）による市街地再開発事業をいう。以下同じ。）その他の市街地開発事業（都市計画法第四条第七項に規定する市街地開発事業をいう。以下同じ。）に関し移動等円滑化のために考慮すべき基本的な事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する基本的な事項その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

四　移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

3　主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

4　主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

（国の責務）

第四条　国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2　国は、教育活動、広報活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する

国民の協力を求めるよう努めなければならない。

（地方公共団体の責務）

第五条　地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（施設設置管理者等の責務）

第六条　施設設置管理者その他の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置し、又は管理する者は、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

（国民の責務）

第七条　国民は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、これらの者の円滑な移動及び施設の利用を確保するために協力するよう努めなければならない。

第三章　移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置

（公共交通事業者等の基準適合義務等）

第八条　公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、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主務省令で定める基準（以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

2　公共交通事業者等は、その事業の用に供する新設旅客施設等を公共交通移動等円滑化基準に適合するように維持しなければならない。

3　公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

4　公共交通事業者等は、高齢者、障害者等に対し、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報を適切に提供するよう努めなければならない。

5　公共交通事業者等は、その職員に対し、移動等円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。

（旅客施設及び車両等に係る基準適合性審査等）

第九条　主務大臣は、新設旅客施設等について鉄道事業法その他の法令の規定で政令で定めるものによる許可、認可その他の処分の申請があった場合には、当該処分に係る法令に定める基準のほか、公共交通移動等円滑化基準に適合するかどうかを審査しなければならない。この場合において、主務大臣は、当該新設旅客施設等が公共交通移動等円滑化基準に適合しないと認めるときは、これらの規定による許可、認可その他の処分をしてはならない。

2　公共交通事業者等は、前項の申請又は鉄道事業法その他の法令の規定で政令で定めるものによる届出をしなければならない場合を除くほか、旅客施設の建設又は前条第一項の主務省令で定める大規模な改良を行おうとするときは、あらかじめ、主務省令で定めるところにより、その旨を主務大臣に届け出なければならない。その届け出た事項を変更しようとするときも、同様とする。

3　主務大臣は、新設旅客施設等のうち車両等（第一項の規定により審査を行うものを除く。）若しくは前項の政令で定める法令の規定若しくは同項の規定による届出に係る旅客施設について前条第一項の規定に違反している事実があり、又は新設旅客施設等について同条第二項の規定に違反している事実があると認めるときは、公共交通事業者等に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

第六章　雑則

（資金の確保等）

第五十二条　国は、移動等円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

2　国は、移動等円滑化に関する情報提供の確保並びに研究開発の推進及びその成果の普及に努めなければならない。

（報告及び立入検査）

第五十三条　主務大臣は、この法律の施行に必要な限度において、主務省令で定めるところにより、公共交通事業者等に対し、移動等円滑化のための事業に関し報告をさせ、又はその職員に、公共交通事業者等の事務所その他の事業場若しくは車両等に立ち入り、旅客施設、車両等若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

5　第一項から第三項までの規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があったときは、これを提示しなければならない。

6　第一項から第三項までの規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

（主務大臣等）

第五十四条　第三条第一項、第三項及び第四項における主務大臣は、同条第二項第二号に掲げる事項については国土交通大臣とし、その他の事項については国土交通大臣、国家公安委員会及び総務大臣とする。

2　第九条、第二十四条、第二十九条第一項、第二項（同条第四項において準用する場合を含む。）、第三項及び第五項、第三十二条第三項、第三十八条第二項、前条第一項並びに次条における主務大臣は国土交通大臣とし、第二十五条第十項及び第十一項（これらの規定を同条第十二項において準用する場合を含む。）における主務大臣は国土交通大臣、国家公安委員会及び総務大臣とする。

3　この法律における主務省令は、国土交通省令とする。ただし、第三十条における主務省令は、総務省令とし、第三十六条第二項における主務省令は、国家公安委員会規則とする。

4　この法律による国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方支分部局の長に委任することができる。

（経過措置）

第五十八条　この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

第七章　罰則

第五十九条　第九条第三項、第十二条第三項又は第十五条第一項の規定による命令に違反した者は、三百万円以下の罰金に処する。

第六十条　次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一　第九条第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二　第三十八条第四項の規定による命令に違反した者

三　第五十三条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、若しくは質問に対して陳述をせず、若し

くは虚偽の陳述をした者

第六十四条　法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第五十九条から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても各本条の刑を科する。

附　則

（施行期日）

第一条　この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

参考：「政令で定める日」→平成十八年十二月二十日（平成十八年政令第三百七十八号）

（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律及び高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の廃止）

第二条　次に掲げる法律は、廃止する。

一　高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（平成六年法律第四十四号）

二　高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成十二年法律第六十八号）

（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の廃止に伴う経過措置）

第五条　附則第二条第二号の規定による廃止前の高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（以下この条において「旧移動円滑化法」という。）第六条第一項の規定により作成された基本構想、旧移動円滑化法第七条第一項の規定により作成された公共交通特定事業計画、旧移動円滑化法第十条第一項の規定により作成された道路特定事業計画及び旧移動円滑化法第十一条第一項の規定により作成された交通安全特定事業計画は、それぞれ第二十五条第一項の規定により作成された基本構想、第二十八条第一項の規定により作成された公共交通特定事業計画、第三十一条第一項の規定により作成された道路特定事業計画及び第三十六条第一項の規定により作成された交通安全特定事業計画とみなす。

2　旧移動円滑化法（これに基づく命令を含む。）の規定によりした処分、手続その他の行為は、この法律（これに基づく命令を含む。）中の相当規定によりしたものとみなす。

（罰則に関する経過措置）

第六条　この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（検討）

第七条　政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

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(抄)

平成十八年十二月十五日
国土交通省令第百十一号

第一章　総則

（定義）

第一条　この省令において、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　視覚障害者誘導用ブロック　線状ブロック及び点状ブロックを適切に組み合わせて床面に敷設したものをいう。

二　線状ブロック　床面に敷設されるブロックであって、線状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。

三　点状ブロック　床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより容易に識別できるものをいう。

四　車いすスペース　車いすを使用している者（以下「車いす使用者」という。）の用に供するため車両等に設けられる場所をいう。

八　旅客船ターミナル　海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）による輸送施設（船舶を除き、同法による一般旅客定期航路事業の用に供するものに限る。）であって、旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう。

十四　船舶　海上運送法による一般旅客定期航路事業（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。）を営む者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する船舶をいう。

2　前項に規定するもののほか、この省令において使用する用語は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「法」という。）において使用する用語の例による。

（一時使用目的の旅客施設又は車両等）

第二条　災害等のため一時使用する旅客施設又は車両等の構造及び設備については、この省令の規定によらないことができる。

第二章　旅客施設

第一節　総則

（適用範囲）

第三条　旅客施設の構造及び設備については、この章の定めるところによる。

第二節　共通事項

第一款　移動等円滑化された経路

（移動等円滑化された経路）

第四条　公共用通路（旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）と車両等の乗降口との間の経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの（以下「移動等円滑化された経路」という。）を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。

2　移動等円滑化された経路において床面に高低差がある場合は、傾斜路又はエレベーターを設けなければならない。ただし、構造上の理由により傾斜路又はエレベーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター（構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であって車いす使用者の円滑な利用に適した構造のもの）をもってこれに代えることができる。

3　旅客施設に隣接しており、かつ、旅客施設と一体的に利用される他の施設の傾斜路（第六項の基準に適合するものに限る。）又はエレベーター（第七項の基準に適合するものに限る。）を利用することにより高齢者、障害者等が旅客施設の営業時間内において常時公共用通路と車両等の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、前項の規定によらないことができる。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。

4　移動等円滑化された経路と公共用通路の出入口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　幅は、九十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、八十センチメートル以上とすることができる。

二　戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

イ　幅は、九十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、八十センチメートル以上とすることができる。

ロ　自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

三　次号に掲げる場合を除き、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。

四　構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。

5　移動等円滑化された経路を構成する通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　幅は、百四十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、通路の末端の付近の広さを車いすの転回に支障のないものとし、かつ、五十メートル以内ごとに車いすが転回することができる広さの場所を設けた上で、幅を百二十センチメートル以上とすることができる。

二　戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

イ　幅は、九十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、八十センチメートル以上とすることができる。

ロ　自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

三　次号に掲げる場合を除き、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。

四　構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。

五　照明設備が設けられていること。

6　移動等円滑化された経路を構成する傾斜路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。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。

一　幅は、百二十センチメートル以上であること。ただし、段に併設する場合は、九十センチメートル以上とすることができる。

二　勾配は、十二分の一以下であること。ただし、傾斜路の高さが十六センチメートル以下の場合は、八分の一以下とすることができる。

三　高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあって

は、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏幅百五十センチメートル以上の踊り場が設けられていること。

7　移動等円滑化された経路を構成するエレベーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　かご及び昇降路の出入口の幅は、八十センチメートル以上であること。

二　かごの内法幅は百四十センチメートル以上であり、内法奥行きは百三十五センチメートル以上であること。ただし、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉するかごの出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。

三　かご内に、車いす使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡が設けられていること。ただし、前号ただし書に規定する場合は、この限りでない。

四　かご及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又はかご外及びかご内に画像を表示する設備が設置されていることにより、かご外にいる者とかご内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造であること。

五　かご内に手すり（握り手その他これに類する設備を含む。以下同じ。）が設けられていること。

六　かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものであること。

七　かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する設備が設けられていること。

八　かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられていること。

九　かご内及び乗降ロビーには、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤が設けられていること。

十　かご内に設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうちそれぞれ一以上は、点字がはり付けられていること等により視覚障害者が容易に操作できる構造となっていること。

十一　乗降ロビーの幅は百五十センチメートル以上であり、奥行きは百五十センチメートル以上であること。

十二　乗降ロビーには、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられていること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が二のみである場合は、この限りでない。

8　移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、第七号及び第八号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち一のみが適合していれば足りるものとする。

一　上り専用のものと下り専用のものをそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合については、この限りでない。

二　踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

三　昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にあること。

四　踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものであること。

五　くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものであること。

六　エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否が示されていること。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターについては、この限りでない。

七　幅は、八十センチメートル以上であること。

八　踏み段の面を車いす使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

第二款　通路等

（通路）

第五条　通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　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。

二　段を設ける場合は、当該段は、次に掲げる基準に適合するものであること。

イ　踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。

ロ　段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。

（傾斜路）

第六条　傾斜路（階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。以下この条において同じ。）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　手すりが両側に設けられていること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

二　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。

三　傾斜路の勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものであること。

四　傾斜路の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。

（エスカレーター）

第七条　エスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けなければならない。

（階段）

第八条　階段（踊り場を含む。以下同じ。）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　手すりが両側に設けられていること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

二　手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。

三　回り段がないこと。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　踏面の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

五　踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。

六　段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。

七　階段の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。

八　照明設備が設けられていること。

（視覚障害者誘導用ブロック等）

第九条　通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。

2　前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された通路等と第四条第七項第十号の基準に適合する乗降ロビーに設ける操作盤、第十二条第二項の規定により設けられる設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び第十六条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路等には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設しなければならない。ただし、前項ただし書に規定する場合は、この限りでない。

3　階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路等には、点状ブロックを敷設しなければならない。

第三款　案内設備

（運行情報提供設備）

第十条　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。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。

（標識）

第十一条　エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備（以下「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は次条第一項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する標識を設けなければならない。

2　前項の標識は、日本工業規格Ｚ八二一〇に適合するものでなければならない。

（移動等円滑化のための主要な設備の配置等の案内）

第十二条　公共用通路に直接通ずる出入口（鉄道駅及び軌道停留場にあっては、当該出入口又は改札口。次項において同じ。）の付近には、移動等円滑化のための主要な設備（第四条第三項前段の規定により昇降機を設けない場合にあっては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を備えなければならない。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。

2　公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客施設の構造及び主要な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。

第四款　便所

（便所）

第十三条　便所を設ける場合は、当該便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。

二　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。

三　男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが三十五センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。

四　前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。

2　便所を設ける場合は、そのうち一以上は、前項に掲げる基準のほか、次に掲げる基準のいずれかに適合するものでなければならない。

一　便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。

二　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であること。

第十四条　前条第二項第一号の便房が設けられた便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　移動等円滑化された経路と便所との間の経路における通路のうち一以上は、第四条第五項各号に掲げる基準に適合するものであること。

二　出入口の幅は、八十センチメートル以上であること。

三　出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。

四　出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する標識が設けられていること。

五　出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

イ　幅は、八十センチメートル以上であること。

ロ　高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

六　車いす使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。

2　前条第二項第一号の便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。

二　出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであることを表示する標識が設けられていること。

三　腰掛便座及び手すりが設けられていること。

四　高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具が設けられていること。

3　第一項第二号、第五号及び第六号の規定は、前項の便房について準用する。

第十五条　前条第一項第一号から第三号まで、第五号及び第六号並びに同条第二項第二号から第四号までの規定は、第十三条第二項第二号の便所について準用する。この場合において、前条第二項第二号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。

第五款　その他の旅客用設備

（乗車券等販売所、待合所及び案内所）

第十六条　乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　移動等円滑化された経路と乗車券等販売所との間の経路における通路のうち一以上は、第四条第五項各号に掲げる基準に適合するものであること。

二　出入口を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものであること。

イ　幅は、八十センチメートル以上であること。

ロ　戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合

するものであること。
(1) 幅は、八十センチメートル以上であること。
(2) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
ハ　ニに掲げる場合を除き、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
ニ　構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。
三　カウンターを設ける場合は、そのうち一以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでない。
2　前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。
3　乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。

（券売機）

第十七条　乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち一以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものでなければならない。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。

（休憩設備）

第十八条　高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を一以上設けなければならない。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。

第六節　旅客船ターミナル

（乗降用設備）

第二十四条　旅客船ターミナルにおいて船舶に乗降するためのタラップその他の設備（以下この節において「乗降用設備」という。）を設置する場合は、当該乗降用設備は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合には、この限りでない。
二　幅は、九十センチメートル以上であること。
三　手すりが設けられていること。
四　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。

（視覚障害者誘導用ブロックの設置の例外）

第二十五条　旅客船ターミナルにおいては、乗降用設備その他波浪による影響により旅客が転倒するおそれがある場所については、第九条の規定にかかわらず、視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないことができる。

（転落防止設備）

第二十六条　視覚障害者が水面に転落するおそれのある場所には、さく、点状ブロックその他の視覚障害者の水面への転落を防止するための設備を設けなければならない。

第三章　車両等

第五節　船舶

（適用範囲）

第四十六条　船舶の構造及び設備については、この節の定めるところによる。

（乗降用設備）

第四十七条　船舶に乗降するためのタラップその他の設備を備える場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。
二　幅は、八十センチメートル以上であること。
三　手すりが設けられていること。
四　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。

（出入口）

第四十八条　旅客が乗降するための出入口（舷門又は甲板室の出入口をいう。）のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　幅は、八十センチメートル以上であること。
二　スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
2　車両区域の出入口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　幅は、八十センチメートル以上であること。
二　スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
三　高齢者、障害者等が車両から乗降するための場所であって、次に掲げる基準に適合するもの（以下「乗降場所」という。）が設けられていること。
イ　幅は、三百五十センチメートル以上であること。
ロ　車両区域の出入口に隣接して設けられていること。ただし、乗降場所と車両区域の出入口との間に幅が八十センチメートル以上である通路を一以上設ける場合は、この限りでない。
ハ　乗降場所であることを示す表示が設けられていること。

（客席）

第四十九条　航行予定時間が八時間未満の船舶の客席のうち旅客定員二十五人ごとに一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　いす席、座席又は寝台であること。
二　高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものであること。
三　手すりが設けられていること。
四　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。
2　航行予定時間が八時間以上の船舶の客席のうち旅客定員二十五人ごとに一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　いす席、座席又は寝台であること。
二　いす席が設けられる場合は、その収容数二十五人ごとに一以上は、前項第二号から第四号までに掲げる基準に適合するものであること。
三　座席又は寝台が設けられる場合は、その収容数二十五人ごとに一以上は、前項第二号から第四号までに掲げる基準に適合するものであること。

（車いすスペース）

第五十条　旅客定員百人ごとに一以上の割合で、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを車いす使用者が円滑に利用できる場所に設けなければならない。ただし、航行予定時間が八時間以上であり、かつ、客席として座席又は寝台のみが設けられている船舶については、この限りでない。
一　車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。
二　車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。

三　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。
四　車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
五　車いすを固定することができる設備が設けられていること。
六　車いすスペースである旨が表示されていること。

（通路）

第五十一条　第四十八条第一項の基準に適合する出入口及び同条第二項の基準に適合する車両区域の出入口と第四十九条第一項又は第二項の基準に適合する客席（以下「基準適合客席」という。）及び前条の規定により設けられた車いすスペース（以下「船内車いすスペース」という。）との間の通路のうちそれぞれ一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　幅は、八十センチメートル以上であること。
二　手すりが設けられていること。
三　手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。
四　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。
五　スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。
六　通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

2　前項の規定は、基準適合客席及び船内車いすスペースと船内旅客用設備（便所（第五十四条第三項の規定により準用される第十三条第二項の基準に適合する便所に限る。）、第五十五条の基準に適合する食堂、第五十六条の基準に適合する売店及び総トン数二十トン以上の船舶の遊歩甲板（通常の航行時において旅客が使用する暴露甲板（通路と兼用のものは除く。）であって、基準適合客席と同一の甲板上にあるものをいう。以下同じ。）をいう。以下同じ。）との間の通路のうちそれぞれ一以上について準用する。この場合において、前項第一号中「八十センチメートル」とあるのは「百二十センチメートル」と、同項第六号中「支障のないものであること」とあるのは「支障のないものであり、かつ、五十メートル以内ごとに車いすが転回し及び車いす使用者同士がすれ違うことができる広さの場所が設けられていること」と読み替えるものとする。

3　前二項の通路に戸（暴露されたものを除く。）を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
一　幅は、八十センチメートル以上であること。
二　自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

（階段）

第五十二条　第八条（同条第一号ただし書、第三号ただし書及び第八号を除く。）の規定は、前条第一項及び第二項の通路に設置される階段について準用する。この場合において、第八条第一号中「手すりが両側に」とあるのは、「手すりが」と読み替えるものとする。

（昇降機）

第五十三条　第四十八条第一項の基準に適合する出入口及び同条第二項の基準に適合する車両区域の出入口と基準適合客席又は船内車いすスペースが別甲板にある場合には、第五十一条第一項の基準に適合する通路に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを一以上設けなければならない。

2　前項の規定により設けられるエレベーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　かごの広さは、車いす使用者が乗り込むのに十分なものであること。
二　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。

3　第四条第七項第一号、第五号、第七号及び第十一号の規定は、第一項の規定により設けられるエレベーターについて準用する。この場合において、同号中「幅は百五十センチメートル以上」とあるのは「幅は百四十センチメートル以上」と、「奥行きは百五十センチメートル以上」とあるのは「奥行きは百三十五センチメートル以上」と読み替えるものとする。

4　第一項の規定により設けられるエスカレーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　エスカレーターが一のみ設けられる場合にあっては、昇降切換装置が設けられていること。
二　勤務する者を呼び出すための装置が設けられていること。

5　第四条第八項（同項第一号及び第六号を除く。）の規定は、第一項の規定により設けられるエスカレーターについて準用する。

6　基準適合客席又は船内車いすスペースと船内旅客用設備が別甲板にある場合には、第五十一条第二項の基準に適合する通路にエレベーターを一以上設けなければならない。

7　第四条第七項（同項第四号を除く。）及び第二項第二号の規定は、前項の規定により設けられるエレベーターについて準用する。

（便所）

第五十四条　便所を設ける場合は、腰掛便座及び手すりが設けられた便房を一以上設けなければならない。

2　第十三条第一項の規定は、船舶に便所を設ける場合について準用する。

3　第十三条第二項、第十四条（同条第一項第一号及び第三号ただし書並びに第二項第三号を除く。）及び第十五条の規定は、他の法令の規定により便所を設けることとされている船舶の便所について準用する。この場合において、第十四条第二項第四号中「水洗器具」とあるのは「手を洗うための水洗器具」と、第十五条中「前条第一項第一号から第三号まで」とあるのは「前条第一項第二号、第三号（ただし書を除く。）」と、「同条第二項第二号から第四号まで」とあるのは「同条第二項第二号及び第四号」と読み替えるものとする。

（食堂）

第五十五条　もっぱら旅客の食事の用に供する食堂を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一　出入口の幅は、八十センチメートル以上であること。
二　出入口には段がないこと。
三　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。
四　いすの収容数百人ごとに一以上の割合で、車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有するテーブルを配置すること。
五　聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該食堂に表示すること。

（売店）

第五十六条　一以上の売店（もっぱら人手により物品の販売を行うための設備に限る。）には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該売店に表示するものとする。

（遊歩甲板）

第五十七条　総トン数二十トン以上の船舶の遊歩甲板は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一　出入口の幅は、八十センチメートル以上であること。

二　段を設ける場合は、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。

三　戸（遊歩甲板の出入口の戸を除く。）を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

イ　幅は、八十センチメートル以上であること。

ロ　自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

四　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。

五　手すりが設けられていること。

（点状ブロック）

第五十八条　階段及びエスカレーターの上端及び下端並びにエレベーターの操作盤に近接する通路には、点状ブロックを敷設しなければならない。

（運航情報提供設備）

第五十九条　目的港の港名その他の当該船舶の運航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。

（基準適合客席、船内車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置の案内）

第六十条　基準適合客席、船内車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を表示した案内板その他の設備を設けなければならない。

2　基準適合客席、船内車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。

（基準の適用除外）

第六十一条　総トン数五トン未満の船舶については、この省令の規定によらないことができる。

2　地方運輸局長（運輸監理部長を含む。以下この条において同じ。）が、その構造又は航行の態様によりこの省令の規定により難い特別の事由があると認定した船舶については、第四十七条から前条までに掲げる規定のうちから当該地方運輸局長が当該船舶ごとに指定したものは、適用しない。

3　第四十三条第二項から第四項まで（同条第三項第二号を除く。）の規定は、前項の認定について準用する。この場合において、同条第三項第三号中「車台番号」とあるのは「船名及び船舶番号又は船舶検査済票の番号」と、同項第四号中「使用の本拠の位置」とあるのは「就航航路」と読み替えるものとする。

4　前項の規定により準用される第四十三条第三項の申請書は、運輸支局長又は海事事務所長を経由して提出することができる。

附　則

（施行期日）

第一条　この省令は、法の施行の日（平成十八年十二月二十日）から施行する。

（移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準の廃止）

第二条　移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準（平成十二年 運輸省 建設省 令第十号）は廃止する。

（経過措置）

第三条　この省令の施行前に法附則第二条第二号による廃止前の高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成十二年法律第六十八号）第五条第二項の規定による届出をした旅客施設の建設又は改良については、第四条第五項第五号、第六条第三号、第七条、第八条第八号、第十一条、第十九条第二項並びに第二十条第一項第六号及び第十号の規定は適用せず、なお従前の例による。

3　平成十四年五月十五日前に製造された鉄道車両であって、公共交通事業者等がこの省令の施行後に新たにその事業の用に供するもののうち、地方運輸局長が認定したものについては、この省令の規定のうちから当該地方運輸局長が当該鉄道車両ごとに指定したものは、適用しない。

4　前項の認定は、条件又は期限を付して行うことができる。

5　第三項の認定を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を地方運輸局長に提出しなければならない。

一　氏名又は名称及び住所

二　車種及び記号番号

三　車両番号

四　使用区間

五　製造年月日

六　認定により適用を除外する規定

七　認定を必要とする理由

6　地方運輸局長は、次の各号のいずれかに該当する場合には、第三項の認定を取り消すことができる。

一　認定の取消しを求める申請があったとき。

二　第四項の規定による条件に違反したとき。

9　第三項から第六項まで（第五項第二号を除く。）の規定は、平成十四年五月十五日前に船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第九条第一項に規定する船舶検査証書の交付を受けた船舶であって、公共交通事業者等がこの省令の施行後に新たにその事業の用に供するものについて準用する。この場合において、第三項及び第五項各号列記以外の部分中「地方運輸局長」とあるのは「地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）」と、同項第三号中「車両番号」とあるのは「船名及び船舶番号又は船舶検査済票の番号」と、同項第四号中「使用区間」とあるのは「就航航路」と、同項第五号中「製造年月日」とあるのは「船舶検査証書の交付を受けた年月日」と、第六項中「地方運輸局長」とあるのは「地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）」と読み替えるものとする。

10　前項の規定により準用される第五項の申請書は、運輸支局長又は海事事務所長を経由して提出することができる。

バリアフリー法施行規則

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則（抄）

平成十八年十二月十五日
国土交通省令第百十号

（法第二条第七号の主務省令で定める自動車）

第一条　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「法」という。）第二条第七号の主務省令で定める自動車は、座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能なものとする。

（旅客施設の大規模な改良）

第四条　法第八条第一項の主務省令で定める旅客施設の大規模な改良は、次に掲げる旅客施設の区分に応じ、それぞれ次に定める改良とする。

一　法第二条第五号イ及びロに掲げる施設　すべての本線の高架式構造又は地下式構造への変更に伴う旅客施設の改良、旅客施設の移設その他の全面的な改良

二　法第二条第五号ハからホまでに掲げる施設　旅客の乗降、待合いその他の用に供する施設の構造の変更であって、当該変更に係る部分の敷地面積（建築物に該当する部分にあっては、床面積）の合計が当該施設の延べ面積の二分の一以上であるもの

（旅客施設の建設又は大規模な改良の届出）

第五条　法第九条第二項前段の規定により旅客施設の建設又は大規模な改良の届出をしようとする者は、当該建設又は大規模な改良の工事の開始の日の三十日前までに、次に掲げる事項を記載した届出書を国土交通大臣に提出しなければならない。

一　氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

二　当該旅客施設の法第二条第五号イからホまでに掲げる施設の区分

三　当該旅客施設の名称及び位置

四　工事計画

五　工事着手予定時期及び工事完成予定時期

2　前項の届出書には、当該旅客施設が法第八条第一項の公共交通移動等円滑化基準に適合することとなることを示す当該旅客施設の構造及び設備に関する書類及び図面を添付しなければならない。

（変更の届出）

第六条　法第九条第二項後段の規定により変更の届出をしようとする者は、当該変更の届出に係る工事の開始の日の三十日前までに（工事を要しない場合にあっては、あらかじめ）、次に掲げる事項を記載した届出書を国土交通大臣に提出しなければならない。

一　氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

二　当該旅客施設の名称及び位置

三　変更しようとする事項（新旧の書類又は図面を明示すること。）

四　変更を必要とする理由

2　前項の届出書には、前条第二項の書類又は図面のうち届け出た事項の変更に伴いその内容が変更されるものであって、その変更後のものを添付しなければならない。

（移動等円滑化実績等報告書）

第二十三条　公共交通事業者等は、毎年五月三十一日までに、次の表の上欄に掲げる公共交通事業者等の区分に応じ、同表の中欄に掲げる地方支分部局の長に、同表の下欄に掲げる様式による移動等円滑化実績等報告書を提出しなければならない。

七　法第二条第四号ホに掲げる者（次号に掲げる者を除く。）	当該公共交通事業者等の主たる事務所を管轄する地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）	第十四号様式
八　法第二条第四号ホに掲げる者のうち同条第五号ニに掲げる施設を設置し、又は管理するもの	当該公共交通事業者等の主たる事務所を管轄する地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）	第十四号様式及び第十五号様式
十一　法第二条第四号トに掲げる者のうち同条第五号ニに掲げる施設を設置し、又は管理するもの	当該公共交通事業者等の主たる事務所を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長	第十五号様式

（臨時の報告）

第二十四条　公共交通事業者等は、前条に定める移動等円滑化実績等報告書のほか、国土交通大臣、地方整備局長、北海道開発局長、地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）又は地方航空局長から、移動等円滑化のための事業に関し報告を求められたときは、報告書を提出しなければならない。

2　国土交通大臣、地方整備局長、北海道開発局長、地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）又は地方航空局長は、前項の報告を求めるときは、報告書の様式、報告書の提出期限その他必要な事項を明示するものとする。

（立入検査の証明書）

第二十五条　法第五十三条第五項の立入検査をする職員の身分を示す証明書は、第十八号様式によるものとする。

（権限の委任）

第二十六条　法に規定する国土交通大臣の権限のうち、次の表の権限の欄に掲げるものは、それぞれ同表の地方支分部局の長の欄に掲げる地方支分部局の長に委任する。

権限		地方支分部局の長
一　法第九条第二項の規定による届出の受理	イ　法第二条第五号ハに掲げる施設のうち専用バスターミナルに係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方運輸局長
	ロ　法第二条第五号ニに掲げる施設（当該施設を設置し、又は管理する者が一般旅客定期航路事業者であるものに限る。）に係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）
	ハ　法第二条第五号ニに掲げる施設（当該施設を設置し、又は管理する者が一般旅客定期航路事業者であるものを除く。）に係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長
	ニ　法第二条第五号ホに掲げる施設に係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方航空局長
二　法第九条第三項の規定による命令	イ　法第二条第五号ハに掲げる施設のうち専用バスターミナルに係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方運輸局長
	ロ　福祉タクシー車両に係るもの	当該福祉タクシー車両の使用の本拠を管轄する地方運輸局長
	ハ　法第二条第五号ニに掲げる施設（当該施設を設置し、又は管理する者が一般旅客定期航路事業者であるものに限る。）に係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）
	ニ　法第二条第五号ニに掲げる施設（当該施設を設置し、又は管理する者が一般旅客定期航路事業者であるものを除く。）に係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方整備局長又は北海道開発局長
	ホ　船舶（公共交通移動等円滑化基準省令第一条第一項第十四号に規定する船舶をいう。）に係るもの	当該船舶の航路の拠点を管轄する地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）
	ヘ　法第二条第五号ホに掲げる施設に係るもの	当該施設の所在地を管轄する地方航空局長

2　法に規定する国土交通大臣の権限のうち、法第二十五条第十一項の助言に係るもの並びに法第五十三条第一項の規定による報告、立入検査及び質問に係るものは、地方整備局長、北海道開発局長、地方運輸局長（運輸監理部長を含む。）、地方航空局長、運輸支局長及び海事事務所長も行うことができる。

3　法に規定する道路管理者及び公園管理者である国土交通大臣の権限は、地方整備局長及び北海道開発局長に委任する。

附　則

（施行期日）

第一条　この省令は、法の施行の日（平成十八年十二月二十日）から施行する。

（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律施行規則及び高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行規則の廃止）

第二条　次に掲げる省令は、廃止する。

二　高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行規則（平成十二年運輸省建設省令第九号）

第14号様式（第23条関係）（日本工業規格Ａ列４番）

移 動 等 円 滑 化 実 績 等 報 告 書 （ 船 舶 ）

（　　年度）

住　　所
事業者名
代表者名（役職名及び氏名）

１．船舶の移動等円滑化の達成状況（船舶ごとに記入）

（　　年３月31日現在）

船　　名	船種	総トン数	旅　客 定　員	建造年月日	就航航路	供用開始年月	公共交通移動等円滑化基準省令適合の有無	乗降用設備への対応	基準適合客席の設置数	車いすスペースの設置数	乗降口と客席との間の経路の対応
		総トン		年　月　日	港～　港間	年　月			席		
（合　計） 計　　隻							隻	隻	席		隻

客席と船内旅客用設備との間の経路の対応	エレベーターの設置基数	エスカレーターの設置基数	その他の昇降機の設置基数	便所への対応	食堂への対応	売店への対応	遊歩甲板への対応	点状ブロックの設置の有無	運航情報提供設備の設置の有無	案内設備の設置の有無
	基 （　　）	基 （　　）	基							
隻	基 （　　）	基 （　　）	基	隻	隻	隻	隻	隻	隻	隻

２．旅客船の移動等円滑化のための事業の計画

対象となる旅客船	計画内容 （目標、計画対象期間及び事業の主な内容を明記すること。）

前年度の計画からの変更内容

注１．公共交通移動等円滑化基準省令適合の有無の欄には、当該船舶が公共交通移動等円滑化基準省令のすべての基準に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
２．乗降用設備への対応の欄には、当該船舶に乗降用設備が設置されていない場合は－印を、乗降用設備が設置されており、かつ、障害者対応型乗降用設備（公共交通移動等円滑化基準省令第 47 条の基準に適合する乗降用設備をいう。以下同じ。）が設置されていない場合は×印を、障害者対応型乗降用設備が設置されている場合は○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
３．基準適合客席の設置数の欄には、当該船舶に設置された基準適合客席（公共交通移動等円滑化基準省令第 49 条第１項又は第２項の基準に適合する客席をいう。以下同じ。）の設置数を記入し、（合計）には、その合計数を記入すること。
４．車いすスペースの設置数の欄には、公共交通移動等円滑化基準省令第 50 条の規定により設けられた車いすスペースの設置数を記入すること。
５．乗降口と客席との間の経路の対応の欄には、船舶の乗降口と客席との間の経路について、公共交通移動等円滑化基準省令第 48 条、第 51 条第１項及び第３項、第 52 条並びに第 53 条第１項から第５項までのすべての基準に適合する場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
６．客席と船内旅客用設備との間の経路の対応の欄には、客席と公共交通移動等円滑化基準省令第 51 条第２項の船内旅客用設備との間の経路について、公共交通移動等円滑化基準省令第 51 条第２項及び第３項、第 52 条並びに第 53 条第６項及び第７項の基準に適合する場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
７．エレベーターの設置基数の欄には、当該船舶に設置されたエレベーターの総数を記入し、同欄の括弧内には、公共交通移動等円滑化基準省令第 53 条第２項及び第３項の基準に適合するエレベーターの設置基数を記入し、（合計）には、それぞれの合計数を記入すること。
８．エスカレーターの設置基数の欄には、当該船舶に設置されたエスカレーターの総数を記入し、同欄の括弧内には、公共交通移動等円滑化基準省令第 53 条第４項及び第５項の基準に適合するエスカレーターの設置基数を記入し、（合計）には、それぞれの合計数を記入すること。
９．その他の昇降機の設置基数の欄には、エレベーター及びエスカレーター以外の昇降機の設置基数を記入し、（合計）には、その合計数を記入すること。
10．便所への対応の欄には、当該船舶に便所が設置されていない場合は－印を、便所が設置されており、かつ、障害者対応型便所（公共交通移動等円滑化基準省令第 54 条の基準に適合するものをいう。以下この様式において同じ。）が設置されていない場合は×印を、障害者対応型便所が設置されている場合は○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
11．食堂への対応の欄には、当該船舶に食堂が設置されていない場合は－印を、食堂が設置されており、かつ、障害者対応型食堂（公共交通移動等円滑化基準省令第 55 条の基準に適合するものをいう。以下同じ。）が設置されていない場合は×印を、障害者対応型食堂が設置されている場合は○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
12．売店への対応の欄には、当該船舶に売店が設置されていない場合は－印を、売店が設置されており、かつ、障害者対応型売店（公共交通移動等円滑化基準省令第 56 条の基準に適合するものをいう。以下同じ。）が設置されていない場合は×印を、障害者対応型売店が設置されている場合は○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
13．遊歩甲板への対応の欄には、当該船舶に公共交通移動等円滑化基準省令第 51 条第２項の遊歩甲板（以下「遊歩甲板」という。）が設置されていない場合は－印を、遊歩甲板が設置されており、かつ、障害者対応型遊歩甲板（公共交通移動等円滑化基準省令第 57 条の基準に適合するものをいう。以下同じ。）が設置されていない場合は×印を、障害者対応型遊歩甲板が設置されている場合は○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
14．点状ブロックの設置の有無の欄には、公共交通移動等円滑化基準省令第 58 条の基準に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
15．運航情報提供設備の設置の有無の欄には、公共交通移動等円滑化基準省令第 59 条の基準に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
16．案内設備の設置の有無の欄には、公共交通移動等円滑化基準省令第 60 条に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
17．２から６まで及び 10 から 16 までについては、公共交通移動等円滑化基準省令第 61 条第２項の認定を受けていることにより基準への適用が除外されているものには「免除」と記入すること。

第15号様式（第23条関係）（日本工業規格Ａ列４番）

移 動 等 円 滑 化 実 績 等 報 告 書（旅客船ターミナル）

（　　年度）

住　　所
設置／管理者名
代表者名（役職名及び氏名）

１．旅客船ターミナルの移動等円滑化の達成状況

（　　年３月31日現在）

旅客船ターミナルの名称	所在都道府県市町村	一日当たりの利用者数	公共交通移動等円滑化基準省令適合の有無	段差への対応	乗船場所の数	段差が解消されている乗船場所の数	エレベーターの設置基数	エスカレーターの設置基数	その他の昇降機の設置基数	視覚障害者誘導用ブロックの設置の有無	案内設備の設置の有無	障害者対応型便所の設置の有無	転落防止設備の設置の有無
	県　市	人					基 （　）	基 （　）	基				
（合　　計） 計　ターミナル							基 （　）	基 （　）	基				

２．旅客船ターミナルの移動等円滑化のための事業の計画

対象となる旅客船ターミナル	計画内容 （目標、計画対象期間及び事業の主な内容を明記すること。）

前年度の計画からの変更内容

注１．旅客船ターミナルの名称の欄には、ターミナル名に加えて所在する港名を付記すること等により、他の旅客船ターミナルと混同するおそれがないように記入すること。
２．公共交通移動等円滑化基準省令適合の有無の欄には、当該旅客船ターミナルが公共交通移動等円滑化基準省令のすべての基準に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
３．段差への対応の欄には、公共交通移動等円滑化基準省令第４条の基準に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
４．乗船場所の数の欄には、岸壁、浮桟橋等をそれぞれ一の乗船場所としてそれらの合計数を記入し、（合計）には、その合計数を記入すること。
５．段差が解消されている乗船場所の数の欄には、旅客船ターミナルの出入口とそれぞれの乗船場所との間の経路の段差が解消されている乗船場所の数を記入し、（合計）には、その合計数を記入すること。
６．エレベーターの設置基数の欄には、当該旅客船ターミナルに設置されたエレベーターの総数を記入し、同欄の括弧内には、公共交通移動等円滑化基準省令第４条第７項の基準に適合するエレベーターの設置基数を記入し、（合計）には、それぞれの合計数を記入すること。
７．エスカレーターの設置基数の欄には、当該旅客船ターミナルに設置されたエスカレーターの総数を記入し、同欄の括弧内には、公共交通移動等円滑化基準省令第４条第８項の基準に適合するエスカレーターの設置基数を記入し、（合計）には、それぞれの合計数を記入すること。
８．その他の昇降機の設置基数の欄には、エレベーター及びエスカレーター以外の昇降機の設置基数を記入し、（合計）には、その合計数を記入すること。
９．視覚障害者誘導用ブロックの設置の有無の欄には、公共交通移動等円滑化基準省令第９条の基準に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
10．案内設備の設置の有無の欄には、公共交通移動等円滑化基準省令第 10 条から第 12 条までの基準に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
11．障害者対応型便所の設置の有無の欄には、当該旅客船ターミナルに便所が設置されていない場合は－印を、便所が設置されており、かつ、障害者対応型便所が設置されていない場合は×印を、障害者対応型便所が設置されている場合は○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。
12．転落防止設備の設置の有無の欄には、公共交通移動等円滑化基準省令第 26 条の基準に適合している場合に○印を記入し、（合計）には、○印の合計数を記入すること。

基本方針（告示）

移動等円滑化の促進に関する基本方針

平成十八年十二月十五日

国家公安員会
総　務　省　告示第一号
国土交通省

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展していること、障害者が社会の様々な活動に参加する機会を確保することが求められていること等から、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することが重要となっており、その前提として、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること（以下「移動等円滑化」という。）が急務となっている。

本方針は、このような移動等円滑化の実現に向け、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号。以下「法」という。）第三条第一項の規定に基づき、国、地方公共団体、高齢者、障害者等、施設設置管理者その他の関係者が互いに連携協力しつつ移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進していくための基本的な方針として定めるものである。

一　移動等円滑化の意義及び目標に関する事項

1　移動等円滑化の意義

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、本格的な高齢社会への対応が急務となっている。本格的な高齢社会においては、健全で活力ある社会形成のためには、高齢者の自立と社会参加が不可欠となる。

また、近年、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、障害者が障害のない者とともに活動し、サービスを受けることができるよう配慮することが強く求められるようになってきている。

このように我が国においては、高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会を構築することの重要性にかんがみ、そのための環境の整備を一刻も早く推進していくことが求められている。移動及び施設の利用は、高齢者、障害者等が社会参加をするための重要な手段であることから、移動等円滑化を促進することは、このような社会の実現のために大きな意義を持つものである。

移動等円滑化の効果としては、高齢者、障害者等の社会参加が促進され、社会的経済的に活力ある社会が維持されるほか、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、生き生きと安全に暮らせるようすべての利用者に利用しやすい施設及び車両等の整備を実現することが挙げられる。

なお、法にいう障害者には、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含むすべての障害者で身体の機能上の制限を受けるものはすべて含まれること並びに身体の機能上の制限には、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさ、喉の渇き、照明への反応、表示の分かりにくさ等の負担の原因となる様々な制約が含まれることから、法が促進することとしている移動等円滑化には、このような負担を軽減することによる移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上することも含まれることに留意する必要がある。

また、移動等円滑化を進めるに当たっては、高齢者、障害者等の意見を十分に聴き、それを反映させることが重要である。

2　移動等円滑化の目標

移動等円滑化を実現するためには、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設について移動等円滑化のための措置が講じられることが重要である。

したがって、法では、これらの施設を設置し、又は管理する者に対して移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努める一般的な責務を課すとともに、これらの施設の中で、特に日常生活及び社会生活において通常移動手段として用いられ、又は通常利用される旅客施設及び車両等並びに一定の道路、公園施設、路外駐車場及び建築物の各々について、新設等に際し各々に対応した移動等円滑化基準への適合を義務付けることとしている。

また、市町村が定める重点整備地区において、移動等円滑化に係る特定事業その他の事業が基本構想に即して重点的かつ一体的に実施されることとしている。

移動等円滑化の促進に当たっては、国、地方公共団体、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、法に基づく枠組みの活用等により、次に掲げる事項を達成することを目標とする。

(1)　旅客施設

①　鉄道駅及び軌道停留場

一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上である鉄道駅及び軌道停留場については、平成二十二年までに、原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について、エレベーター又はエスカレーターを高低差五メートル以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の鉄道駅及び軌道停留場についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

②　バスターミナル

一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上であるバスターミナルについては、平成二十二年までに、原則としてすべてのバスターミナルについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、これ以外のバスターミナルについても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

③　旅客船ターミナル

一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上である旅客船ターミナルについては、平成二十二年までに、原則としてすべての旅客船ターミナルについて、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の旅客船ターミナルについても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、

障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

④　航空旅客ターミナル施設

一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上である航空旅客ターミナル施設については、平成二十二年までに、原則としてすべての航空旅客ターミナル施設について、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。また、これ以外の航空旅客ターミナル施設についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

(2) 車両等

①　鉄道車両及び軌道車両

総車両数約五万二千両のうち約五十パーセントに当たる約二万六千両については、平成二十二年までに、移動等円滑化を実施する。

②　バス車両

平成二十七年までに、原則として総車両数約六万台のすべてについて、低床化された車両に代替する。また、総車両数の約三十パーセントに当たる約一万八千台については、平成二十二年までに、ノンステップバスとする。

③　タクシー車両

平成二十二年までに、約一万八千台の福祉タクシーを導入する。

④　船舶

総隻数約千隻のうち約五十パーセントに当たる約五百隻については、平成二十二年までに、移動等円滑化を実施する。

⑤　航空機

総機数約五百三十機のうち約六十五パーセントに当たる約三百四十機については、平成二十二年までに、移動等円滑化を実施する。

(3) 道路

平成二十二年までに、原則として重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成するすべての道路について、移動等円滑化を実施する。

(4) 都市公園

①　園路及び広場

園路及び広場（特定公園施設であるものに限る。以下同じ。）の設置された都市公園の約四十五パーセントについては、平成二十二年までに、園路及び広場について、移動等円滑化を実施する。

②　駐車場

駐車場の設置された都市公園の約三十五パーセントについては、平成二十二年までに、駐車場について、移動等円滑化を実施する。

③　便所

便所の設置された都市公園の約三十パーセントについては、平成二十二年までに、便所について、移動等円滑化を実施する。

(5) 路外駐車場

特定路外駐車場の約四十パーセントについては、平成二十二年までに、移動等円滑化を実施する。

(6) 建築物

二千平方メートル以上の特別特定建築物の総ストックの約五十パーセントについては、平成二十二年までに、移動等円滑化を実施する。

(7) 信号機等

重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等については、平成二十二年までに、原則としてすべての当該道路において、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等の移動等円滑化を実施する。

二　移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

施設設置管理者は、利用者の利便性及び安全性の向上を図る観点から、施設及び車両等の整備、適切な情報の提供及び職員等関係者に対する適切な教育訓練について関係者と連携しながら、１から３までに掲げる各々の措置を適切に講ずることにより、移動等円滑化を進めることが必要である。

施設設置管理者がこれらの措置を実施するに当たっては、その措置が効果的に実施されるよう、地域の実情を把握している市町村等の関係者と連携することにより、可能な限り利便性の高い動線の確保等他の施設との連続性に配慮した措置を実施し、かつ、自らが設置し、又は管理する施設に設置される設備について、施設の特性に応じて可能な限り時間的な制約がなく利用できる等移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めるとともに、公共交通事業者等にあっては、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間を乗り継ぐ際の旅客施設内の移動等円滑化にも十分配慮することが重要である。また、施設設置管理者は、旅客施設について移動等円滑化のために講ずる措置について具体的な実施計画を策定すること等により順次計画的に移動等円滑化を進めていくことが重要である。さらに、施設及び車両等の整備に当たっては、高齢者、障害者等を区別するのではなく、障害のない者と共に利用できる形での施設整備を図るユニバーサルデザインの考え方に十分留意することが重要であること、また、可能な限り高齢者、障害者等の意見を反映させるために必要な措置を講ずるよう努めることが重要である。

１　施設及び車両等の整備

移動等円滑化を図るためには、まず、施設及び車両等についてのハード面の整備が必要である。したがって、法では、施設設置管理者が、自らが設置し、又は管理する旅客施設及び車両等並びに一定の道路、公園施設、路外駐車場及び建築物を新設等するときは、当該施設及び車両等の移動等円滑化基準への適合が義務付けられており、また、既存の施設及び車両等については、施設設置管理者は、当該施設及び車両等を移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めることとされている。

施設設置管理者が、施設及び車両等について移動等円滑化のために必要な措置を講ずる際には、次に掲げる観点が重要である。

イ　高齢者、障害者等が施設内外の移動及び施設の利用を円滑に行うために必要な施設及び設備を整備し、連続した移動経路を一以上確保すること。また、経路確保に当たっては、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の確保に配慮すること。

ロ　便所等附属する設備を設置する場合は、一以上は障害者対応型にするなど、高齢者、障害者等の利用に配慮したものにすること。

ハ　車両等にあっては、高齢者、障害者等の乗降及び車内での移動が容易にできるように必要な措置を講ずること。

ニ　旅客施設、車両等にあっては、運行情報等公共交通機関を利用する上で必要な情報を提供するために必要な設備を整備すること。

なお、移動等円滑化基準に定められていない内容であっても、上記の観点等から移動等円滑化に資すると考えられる措置については、施設設置管理者はこれを積極的に実施していくよう努力することが望ましい。

特に、建築物の移動等円滑化に関しては、移動等円滑化が義務化されていない特定建築物の移動等円滑化にも積極的に取り組むことが望ましい。特定建築物の新築時等における移動等円滑化に当たっては、ユニバーサルデザインの考え方に配慮した整備が求められているとともに、建築物ストックの長寿命化等その有効活用が求められていることから、誘導的な建築物移動等円滑化基準に適合する特定建築物について容積率の特例及び表示制度等を措置している認定特定建築物制度を積極的に活用することが望ましい。

2　適切な情報の提供

移動等円滑化を図るためには、施設及び車両等についてのハード面の整備のみならず、施設設置管理者が利用者に対して必要な情報を適切に提供することが必要である。

その際には、利用する高齢者、障害者等のニーズ、施設及び設備の用途等に応じて、例えば、路線案内、運賃案内及び運行情報等利用に当たって必要となる情報並びに緊急時の情報について、視覚情報として大きな文字又ははっきりした色彩で見やすく表示すること、また、聴覚情報としてはっきりした音声により聞き取りやすく放送すること等、分かりやすく提供することに留意する必要がある。

3　職員等関係者に対する適切な教育訓練

移動等円滑化を図るためには、施設及び車両等についてのハード面の整備のみならず、職員等関係者による適切な対応が必要である。

したがって、施設設置管理者は、その職員等関係者が高齢者、障害者等の多様なニーズ及び特性を理解した上で、これらの者による施設及び車両等の利用を正当な理由なく拒むことなく、円滑なコミュニケーションを確保する等対応を適切に行うことができるよう、計画的な研修の実施及び高齢者、障害者等の意見を反映した対応マニュアルの整備等により職員等関係者の教育訓練を更に充実させるよう努めるべきである。

三　基本構想の指針となるべき事項

市町村は、法第二十五条第一項の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成する場合には、次に掲げる事項に基づいて作成する必要があり、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者は、これらの事項に留意する必要がある。

1　重点整備地区における移動等円滑化の意義に関する事項

(1) 重点整備地区における移動等円滑化の意義

移動等円滑化を速やかにかつ効果的に実現するためには、基本構想において、生活関連施設の集積する一定の地区を重点整備地区として定め、移動等円滑化に係る各種事業を重点的かつ一体的に推進することが必要である。

(2) 基本構想に即した各種事業の重点的かつ一体的な推進のための基本的視点

基本構想に即した各種事業の推進については、次に掲げる基本的視点が重要である。

①　市町村の基本構想作成による事業の効果的な推進

重点整備地区における移動等円滑化に対する取組は、当該地区に最も身近な行政主体でありその地区における特性を十分に把握している市町村が、施設設置管理者、都道府県公安委員会等事業を実施すべき主体はもとより、高齢者、障害者等の関係者と協議等を行いながら基本構想を作成することにより、これらの事業の効果的な推進が図られることが重要である。

②　基本構想作成への関係者の積極的な協力による事業の一体的な推進

基本構想の作成は市町村が行うが、移動等円滑化に係る事業の実施主体となる施設設置管理者、都道府県公安委員会等及び高齢者、障害者等の関係者がこれに積極的に協力し、各種事業を一体的に推進していくことが必要である。

③　地域住民等の理解及び協力

重点整備地区における移動等円滑化を図るに当たり、基本構想に位置付けられた各種事業が円滑に実施されるためには、地域住民等の理解及び協力が重要である。

(3) 基本構想作成に当たっての留意事項

市町村は、効果的に移動等円滑化を推進するため、次に掲げる事項に留意して基本構想を作成する必要がある。

①　目標の明確化

各種事業の実施に当たっては、当該重点整備地区における移動等円滑化について、市町村を始め、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者の施策を総合的に講ずる必要があることから、各者間で共通認識が醸成されることが重要である。したがって、基本構想には、地域の実情に応じ、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する。

②　都市計画との調和

基本構想の作成に当たっては、都市計画及び都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二第一項に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下「市町村マスタープラン」という。）との調和が保たれている必要がある。

③　地方自治法に規定する基本構想との整合性

市町村は、その事務を処理するに当たっては、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項に規定する基本構想に即して行う必要があるため、基本構想もこの基本構想に即していなければならない。

④　地方公共団体の移動等円滑化に関する条例、計画、構想等との調和

地方公共団体において、移動等円滑化に関する条例、計画、構想等を有している場合は、基本構想はこれらとの調和が保たれている必要がある。特に、障害者基本法（昭和四十五年法律第八十四号）第九条第三項に規定する市町村障害者計画、障害者自立支援法（平成十七年法律第百二十三号）第八十八条第一項に規定する市町村障害福祉計画、老人福祉法（昭和三十八年法律第百三十三号）第二十条の八第一項に規定する市町村老人福祉計画等の市町村が定める高齢者、障害者等の福祉に関する計画及び中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条に規定する基本計画等都市機能の増進に関する計画との調和が保たれていることに留意する必要がある。

⑤　各種事業の連携と集中実施

移動等円滑化に係る各種の事業が相互に連携して相乗効果を生み、連続的な移動経路の確保が行われるように、関係する施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者間で必要に応じて十分な調整を図って整合性を確保するとともに、事業の集中的かつ効果的な実施を確保する。

また、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間を乗り継ぐ際の旅客施設内の移動等円滑化並びに当該市町村においてタクシー事業者及び自家用有償

旅客運送者等が行っているスペシャル・トランスポート・サービス（要介護者等であって単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介護などと連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービスをいう。）の在り方にも十分配慮する。

さらに、特定事業に係る費用の負担については、当該事業の性格を踏まえた適切な役割分担に応じた関係者間の負担の在り方について十分な調整を図って関係者間の共通認識を確保する。

⑥　高齢者、障害者等の提案及び意見の反映

施設及び車両等の利用者である高齢者、障害者等を始め関係者の参画により、関係者の意見が基本構想に十分に反映されるよう努める。このため、法第二十七条に規定する基本構想の作成等の提案を受けた際には、その内容について十分な検討を加えるとともに、法第二十六条に規定する協議会（以下「協議会」という。）を有効に活用することが求められる。この際、既に同条第二項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用している場合、又は、他の法令に基づいて同項各号に掲げる構成員からなる協議体制度を運用しようとする場合は、当該協議体制度を協議会と位置付けることも可能である。なお、意見を求めるべき障害者には、視覚、聴覚、内部障害等の身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者も含まれることに留意する必要がある。

2　重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項

(1) 重点整備地区の要件

法では、市町村は、法第二条第二十一号イからハまでに掲げる要件に該当するものを、移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき重点整備地区として設定することができることとされている。また、重点整備地区の区域を定めるに当たっては、次に掲げる要件に照らし、市町村がそれぞれの地域の実情に応じて行うことが必要である。

①　「生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」（法第二条第二十一号イ）

生活関連施設に該当する施設としては、相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設が想定されるが、具体的にどの施設を含めるかは施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要である。

また、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区をいい、地区全体の面積がおおむね四百ヘクタール未満の地区であって、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね三以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であると見込まれることが必要である。

なお、重点整備地区を設定する際の要件として、特定旅客施設が所在することは必ずしも必須とはならないが、連続的な移動に係る移動等円滑化の確保の重要性にかんがみ、特定旅客施設を含む重点整備地区を設定することが引き続き特に求められること、及び特定旅客施設の所在地を含む重点整備地区を設定する場合には、法第二十五条第三項の規定に基づき当該特定旅客施設を生活関連施設として定めなければならないとされていることに留意する必要がある。

②　「生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。」（法第二条第二十一号ロ）

重点整備地区は、重点的かつ一体的に移動等円滑化のための事業を実施する必要がある地区であることが必要である。

このための判断基準として、高齢者、障害者等の徒歩若しくは車いすによる移動又は施設の利用の状況、土地利用及び諸機能の集積の実態並びに将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断して、当該地区における移動等円滑化のための事業に一体性があり、当該事業の実施が特に必要であると認められることが必要である。

③　「当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。」（法第二条第二十一号ハ）

高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な機能の増進を図る上で、移動等円滑化のための事業が重点的に、かつ、各事業の整合性を確保して実施されることについて、実現可能性及び集中的かつ効果的な事業実施の可能性等の観点から判断して、有効かつ適切であると認められることが必要である。

(2) 留意事項

市町村は、重点整備地区を定めるに当たっては、次に掲げる事項に留意するものとする。

①　重点整備地区の数

市町村内に特定旅客施設が複数ある場合等、生活関連施設の集積の在り方によっては、複数の重点整備地区を設定することも可能であるが、当該生活関連施設相互間の距離、移動の状況等地域の実情から適当と判断される場合には、一つの重点整備地区として設定することも可能である。

②　複数の市町村及び都道府県の協力

生活関連施設の利用者が複数の市町村にまたがって流動しており、重点整備地区の範囲が複数の市町村にまたがる場合など、当該市町村が利用者の移動の実態にかんがみ適当であると認めるときは、共同して基本構想を作成し、一体的に推進していくことが重要である。

また、これらの施設が大規模であり、利用者が広域にわたり、かつ、関係者間の調整が複雑となるような場合には、協議会への参加を求める等により都道府県の適切な助言及び協力を求めることが重要である。

③　重点整備地区の境界

重点整備地区の境界は、可能な限り市町村の区域内の町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定めることが必要である。

3　生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項

重点整備地区において長期的に実現されるべき移動等円滑化の姿を明らかとする観点から、生活関連施設、生活関連

経路等については次に掲げるとおり記載することが望ましい。

(1) 生活関連施設

生活関連施設を選定するに当たっては、2（1）に留意するほか、既に移動等円滑化されている施設については、当該施設内の経路について、生活関連経路として移動等円滑化を図る場合等、一体的な移動等円滑化を図る上で対象と位置付けることが必要な施設につき記載するものとする。また、当面移動等円滑化のための事業を実施する見込みがない施設については、当該施設相互間の経路について、生活関連経路として移動等円滑化を図る場合等、一体的な移動等円滑化を図る上で対象と位置付けることが必要な施設につき、生活関連施設として、長期的展望を示す上で必要な範囲で記載することにも配慮する。

(2) 生活関連経路

生活関連経路についても（1）同様、既に移動等円滑化されている経路については、一体的な移動等円滑化を図る上で対象として位置付けることが必要な経路につき記載するものとする。また、当面移動等円滑化のための事業実施の見込みがない経路については、長期的展望を示す上で必要な範囲で記載することにも配慮する。

(3) 移動等円滑化に関する事項

基本構想の対象となる施設及び車両等において実施される移動等円滑化の内容について記載するものとする。当面具体的な事業実施に見込みがないものについては、事業実施の見込みが明らかになった段階で記載内容を追加又は変更する等段階的に基本構想を策定し、移動等円滑化の促進を図るものとする。

4　生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項

(1) 特定事業

特定事業としては、具体的には、特定旅客施設及び特定車両について公共交通特定事業、生活関連経路を構成する道路等について道路特定事業、特定路外駐車場について路外駐車場特定事業、特定公園施設について都市公園特定事業、特定建築物について建築物特定事業、信号機の設置等について交通安全特定事業があり、各々の事業の特性を踏まえ、必要となる事業について基本構想に記載するものとする。

なお、第二十五条第二項第四号括弧書に規定されているとおり、旅客施設の所在地を含まない重点整備地区にあっては、当該重点整備地区と同一の市町村の区域内に所在する特定旅客施設との間の円滑な移動を確保するために、当該特定旅客施設の移動等円滑化を図る事業及び当該重点整備地区と当該特定旅客施設を結ぶ特定車両の移動等円滑化を図る事業についても、公共交通特定事業として記載することが可能である。

一般的には、建築物特定事業の対象となり得る生活関連施設である建築物が多数存在することから、基本構想作成時の協議及び事業実施を確実かつ円滑に行うためには、対象となる生活関連施設の規模及び利用状況等、他の特定事業との関連等について、当該地域の実情に照らして判断し、必要性等の高いものから基本構想に順次位置付けていくことが望ましい。

また、事業の着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確に記載することとし、当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、事業の具体化に向けた検討の方向性等について記載し、事業が具体化した段階で、基本構想を適宜変更して事業の内容について記載を追加するものとする。

(2) その他の事業

その他の事業としては、特定旅客施設以外の旅客施設、生活関連経路を構成する駅前広場、通路等（河川施設、港湾施設、下水道施設等が生活関連経路を構成する場合にあっては、これらの施設を含む。）の整備があり、おおむねの事業内容を基本構想に記載するものとする。

(3) 留意事項

市町村は、基本構想を作成しようとするときは、これに定めようとする特定事業その他の事業に関する事項について、関係する施設設置管理者、都道府県公安委員会等と十分に協議することが必要であり、事業の記載に当たっては、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用の状況、都市計画及び市町村マスタープランの位置付け、事業を実施することとなる者の意向等を踏まえることが重要である。

また、特定事業を記載するに当たっては、事業を実施することとなる者の意向等を踏まえること並びに関連する特定事業間の連携及び調整を図ることが必要不可欠であることから、協議会制度を有効に活用し、基本構想の作成及び事業実施の円滑化を図ることが求められる。なお、協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならないこととされていることに留意する必要がある。

特定事業その他の事業については、合理的かつ効率的な施設及び車両等の整備及び管理を行うことを念頭に、生活関連施設及び生活関連経路の利用者、利用状況及び移動手段並びに生活関連経路周辺の道路交通環境及び居住環境を勘案して記載することが必要である。この際、特定事業その他の事業の実施に当たっては、交通の安全及び円滑の確保並びに生活環境の保全についても配慮する必要があることに留意する必要がある。また、交通安全特定事業のうち違法駐車行為の防止のための事業に関しては、歩道及び視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車、横断歩道及びバス停留所付近の違法駐車等、移動等円滑化を特に阻害する違法駐車行為の防止に資する事業が重点的に推進されるとの内容が基本構想に反映されるよう留意する必要がある。

5　4に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動等円滑化のために考慮すべき基本的な事項、自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する基本的な事項その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

(1) 土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関する基本的な事項

重点整備地区における重点的かつ一体的な移動等円滑化を図るために実施される4に規定する事業を実施する場合、重点整備地区における市街地の状況及び生活関連施設並びに生活関連経路の配置の状況によっては、これらの事業を単独で行うのではなく、土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業と併せて行うことが効果的な場合がある。

①　具体的事業の内容

4に規定する事業と併せて行う事業の選択に当たっては、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用の状況、都市計画及び市町村マスタープランの位置付け等を踏まえて判断することが重要である。

② 記載事項

基本構想には、事業の種類、おおむねの位置又は区域等をそれぞれ記載するものとする。

なお、土地区画整理事業の換地計画において定める保留地の特例を活用し、土地区画整理事業と併せて生活関連施設又は一般交通用施設（土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）第二条第五項に規定する公共施設を除く。）であって基本構想において定められた施設を整備しようとする場合には、それぞれの施設の主な用途、おおむねの位置等についても記載する必要がある。

(2) 自転車その他の車両の駐車のための施設の整備に関する事項その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する基本的な事項

移動等円滑化の妨げとなっている自転車その他の車両の放置及び違法駐車を防止するための抜本的な施策として、駐輪場等自転車その他の車両の駐車のための施設を特定事業その他の事業と一体的に整備することは極めて有効であることから、具体的な位置等これらの整備に関するおおむねの内容を記載するほか、その他の重点整備地区における移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項について記載することとする。

(3) その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

① 推進体制の整備

基本構想に位置付けられた各種の事業を円滑かつ効果的に実施していくためには、基本構想の作成段階又は基本構想に基づく各種の事業の準備段階から、関係者が十分な情報交換を行いつつ連携を図ることが必要であり、協議会を有効に活用することが求められる。

② 事業推進上の留意点

イ 地域特性等の尊重及び創意工夫

各種の事業の実施に当たっては、事業効果を高めるため、地域特性等を尊重して、様々な創意工夫に努めることが重要である。

ロ 積雪及び凍結に対する配慮

積雪及び凍結により移動の利便性及び安全性が損なわれる可能性がある場合は、積雪時及び路面凍結時の安全かつ円滑な移動のための措置を講ずるよう努めることが必要である。

ハ 特定事業に関する公的な支援措置の内容

基本構想に即して特定事業を円滑に実施するため公的な支援措置が講じられる場合には、その内容を明確にすることが重要である。

ニ 基本構想に即した特定事業計画の作成上の留意事項

施設設置管理者及び都道府県公安委員会が基本構想に即して特定事業計画を作成するに当たっては、早期作成の重要性を十分認識するとともに、協議会を活用することによって当事者である高齢者、障害者等を始め関係者の参画を図ること等により、関係者の意見が特定事業計画に十分に反映されるよう努めることが重要である。

ホ 基本構想策定後の特定事業その他の事業の実施状況の把握等

基本構想策定後、特定事業その他の事業が早期に、かつ、当該基本構想で明記された目標に沿って順調に進展するよう、市町村は、事業の実施状況の把握、これに係る情報提供、協議会の活用等による事業を実施すべき者との連絡調整の適切な実施等事業の進展に努めることが必要である。

ヘ 高齢者、障害者等への適切な情報提供

施設設置管理者及び都道府県公安委員会は、高齢者、障害者等に対して、重点整備地区における移動等円滑化のために必要な情報を適切に提供するよう努めることが重要である。

③ その他基本構想作成上の留意事項

基本構想は、市町村の発意及び主体性に基づき自由な発想で作成されるものであるので、この基本方針の三に定めのない事項について基本構想に記載することを妨げるものではない。

また、市町村は、基本構想が作成された後も、施設を利用する高齢者、障害者等の利用の状況及び重点整備地区における移動等円滑化のための施設及び車両等の整備状況等を把握するとともに、協議会の活用等により基本構想に基づき実施された事業の成果について評価を行い、必要に応じ、基本構想の見直し及び新たな基本構想の作成を行うことが望ましい。特に、移動等円滑化について、事前の検討段階から事後の評価の段階に至るまで、高齢者、障害者等の利用者及び住民が積極的に参加し、この参加プロセスを経て得られた知見を共有化し、他のプロジェクトに生かすことによって行われる、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）を図ることが重要であることに留意する必要がある。

四 移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

1 国の責務及び講ずべき措置

(1) 国の責務（スパイラルアップ及び心のバリアフリー）

国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めることにより、スパイラルアップを図るものとする。

また、移動等円滑化を進めるためには、施設及び車両等の整備のみならず、国民の高齢者、障害者等に対する理解及び協力、すなわち国民の「心のバリアフリー」が不可欠であることを踏まえ、国は広報活動、啓発活動、教育活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努める。

さらに、このような責務を前提に、全国的に一定の基準の施設及び車両等の整備を確保するという観点から、関係省庁間で緊密な連携を確保しながら、次に掲げる措置を講ずるよう努める。

(2) 設備投資等に対する支援、情報提供の確保及び研究開発等

施設設置管理者等による移動等円滑化のための措置を促進するため、設備投資等に対する必要な支援措置を講ずる。

また、高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を確保するためには、施設設置管理者等による移動等円滑化のための事業の実施状況に関する情報が利用しやすい形で提供される必要があることから、国は、施設設置管理者等による移動等円滑化のための事業の実施状況に関する情報が確実に収集され、利用しやすいよう加工された上で、

利用者に提供されるような環境の確保に努めることとする。

さらに、国は、移動等円滑化を目的とした施設及び車両等に係る新たな設備等（情報を提供する手法に係るものを含む。以下同じ。）の実用化及び標準化、既存の設備等の利便性及び安全性の向上、設備等の導入に係るコストの低減化等のための調査及び研究開発の促進を図るとともに、それらの成果が幅広く活用されるよう、施設設置管理者等に提供するほか、地方公共団体による移動等円滑化のための施設の整備に対する主体的な取組を尊重しつつ、地方公共団体が選択可能な各種支援措置の整備を行う。

2　地方公共団体の責務及び講ずべき措置

地方公共団体は、地域住民の福祉の増進を図る観点から、国の施策に準じ、1に掲げる責務を果たすとともに、措置を講ずることが必要である。特に、地域の実情に即して、移動等円滑化のための事業に対する支援措置、移動等円滑化に関する地域住民の理解を深めるための広報活動等移動等円滑化を促進するために必要な措置を総合的かつ計画的に講ずるよう努めることが必要である。

なお、建築物の移動等円滑化に関しては、地方公共団体が所要の事項を条例に定めることにより、地域の実情に応じた建築物の移動等円滑化を図ることが可能な仕組みとなっているので、積極的な活用に努めることが必要である。また、建築物の部分のうち駅等に設けられる一定の要件を満たす通路等については、建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第五十二条第十四項第一号の規定による容積率制限の特例を受けることが可能であるので、同法に規定する特定行政庁は、当該規定の適切な運用に努めることが重要である。

3　施設設置管理者以外の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置又は管理する者の責務

高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現するために、地下街、自由通路、駅前広場その他の高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において移動手段として使い得る又は利用し得る施設を設置し、又は管理する者においても、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めることが必要である。

4　国民の責務（心のバリアフリー）

高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現するためには、施設及び車両等の整備のみならず、国民一人一人の理解と協力が不可欠である。

したがって、国民は、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深めるとともに、視覚障害者誘導用ブロックへの駐輪、身体障害者用駐車スペースへの駐車等による高齢者、障害者等の施設の利用等を妨げないことのみならず、必要に応じ高齢者、障害者等の移動及び施設の利用を手助けすること等の支援により、高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を確保することに積極的に協力することが重要である。

附　則

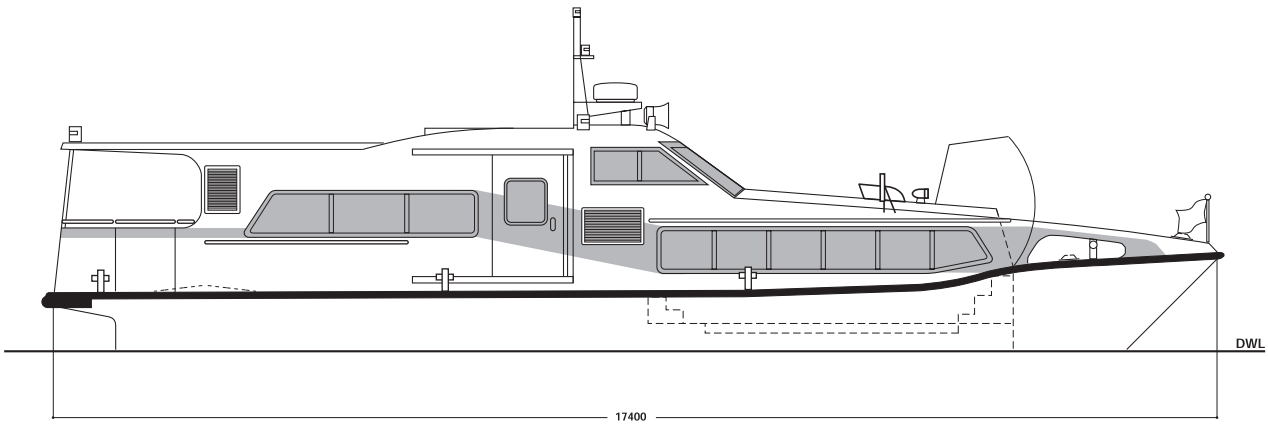
1　この告示は、法の施行の日（平成十八年十二月二十日）から施行する。

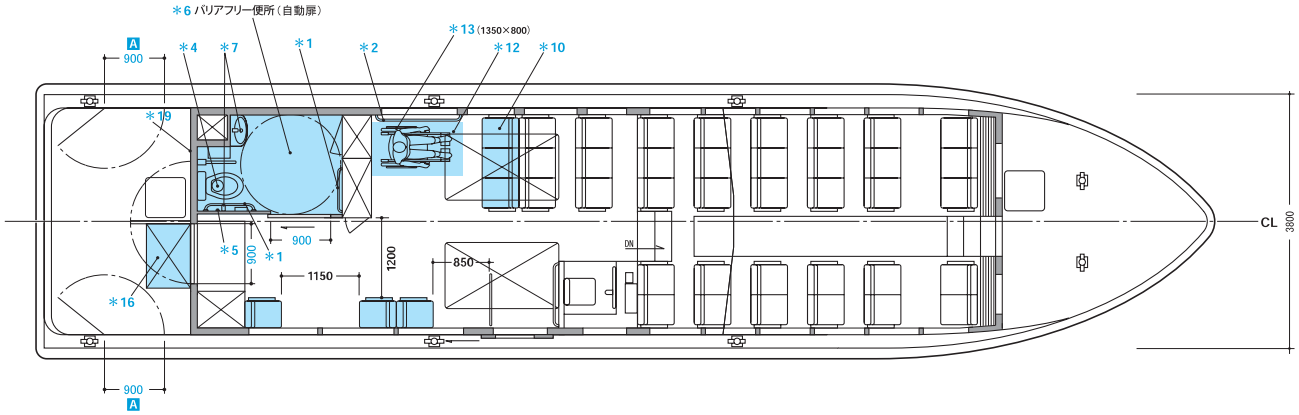
2　移動円滑化の促進に関する基本方針（平成十二年国家公安委員会、運輸省建　設　省、自治省告示第一号）は、廃止する。

設計サンプル

19Ｔ純旅客船試設計

S=1/80





単位：mm

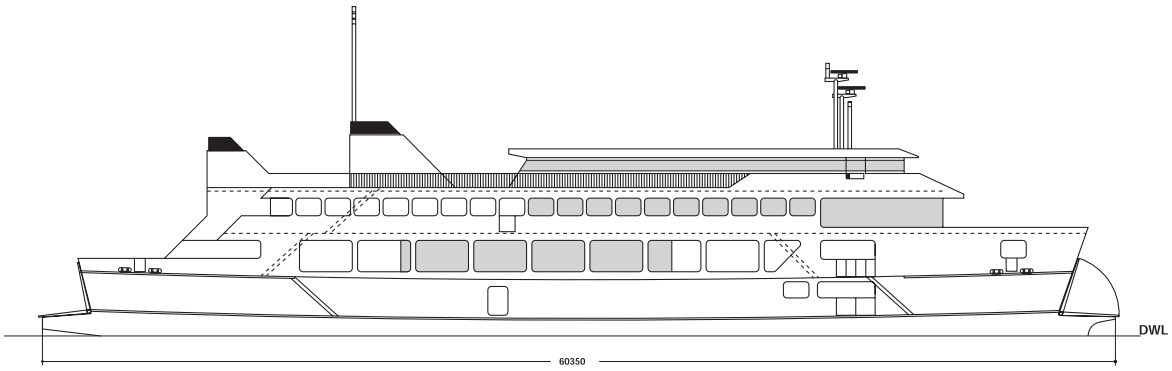
全　長	全　幅	総トン数	航行区域	航行時間	旅客定員	バリアフリー客席（いす席）	車いすスペース
17.40M	3.80M	19トン	平　水	1時間未満	52名	3名以上	1ヶ所以上

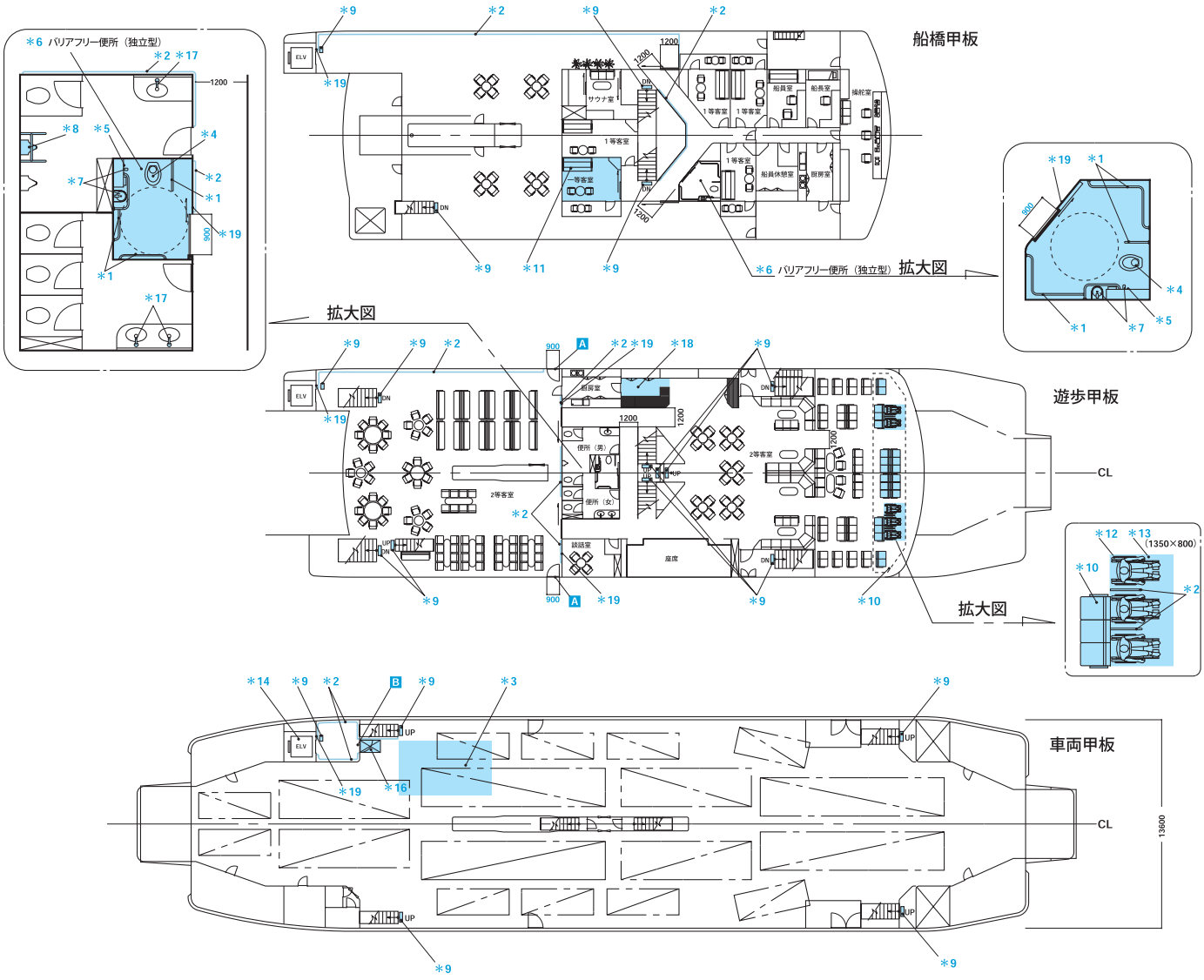
記号説明

＊1 手すり
＊2 手すり（端部点字表示）
＊4 腰掛便座
＊5 通報装置
＊6 バリアフリー便所
＊7 水洗装置及び手洗い水洗器具
＊10 バリアフリー客席（いす席）
＊12 車いす固定設備
＊13 車いすスペース
＊16 スロープ板（取外し式）
＊19 触知案内図等
A バリアフリー出入口A

999Ｔ型RORO旅客船試設計

S＝1/300





単位：mm

全　長	全　幅	総トン数	航行区域	航行時間	旅客定員	バリアフリー客席（いす席）	バリアフリー客席（寝　台）	車いすスペース
60.35M	13.60M	999トン	平　水	1.5時間未満	450名	18名以上	1室以上	5ヶ所以上
				3時間	330名	14名以上	1室以上	4ヶ所以上

記号説明

＊1 手すり	＊6 バリアフリー便所	＊11 バリアフリー客席（寝　台）	＊17 手洗い水洗器具操作簡易方式
＊2 手すり（端部点字表示）	＊7 水洗装置及び手洗い水洗器具	＊12 車いす固定設備	＊18 売店
＊3 乗降場所	＊8 床置式小便器（周囲手すり）	＊13 車いすスペース	＊19 触知案内図等
＊4 腰掛便座	＊9 点状ブロック	＊14 バリアフリーエレベーター2	A バリアフリー出入口A
＊5 通報装置	＊10 バリアフリー客席（いす席）	＊16 スロープ板（取外し式）	B バリアフリー出入口B