

「旅客船バリアフリー～設計マニュアル」三訂版

すべての人に快適な船旅を

旅客船バリアフリーガイドライン

令和3年

国土交通省海事局安全政策課

目 次

| | |
|-----------------------|----|
| ●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 | 3 |
| ●旅客船のバリアフリー化の配慮事項 | 5 |
| ●バリアフリー基準の基本的考え方 | 7 |
| ●バリアフリー経路の基本的考え方 | 10 |
| ●考え方の補足 | 12 |
| ●基本となる寸法 | 15 |
| ●ガイドライン本編の見方 | 20 |
| ●基準全文 | 22 |

ガイドライン本編

I.乗降に関する基準

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1. 乗降用施設／舷門 | 32 |
| 2. 舷門から甲板室出入口までの通路 | 35 |
| 3. 甲板室出入口、水密コーミング | 37 |
| 4. 甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路 | 39 |
| 5. カーフェリー／乗船口 | 42 |
| 6. カーフェリー／車両区域 | 44 |
| 7. カーフェリー／車両区域出入口から甲板室出入口まで | 47 |

II.船内旅客用設備利用に関する基準

| | |
|--|----|
| 1. バリアフリー客席及び車椅子スペースから船内旅客用設備まで | 49 |
| 2. 高齢者障害者等用便房(バリアフリースイットイレ)(便房内設型) | 52 |
| 3. 高齢者障害者等用便房(バリアフリースイットイレ)(独立型) | 57 |
| 4. 高齢者障害者等用便房(バリアフリースイットイレ)に設置する便器洗浄ボタン等 | 61 |
| 5. 便所 | 63 |
| 6. 遊歩甲板 | 66 |
| 7. 食堂 | 68 |
| 8. 売店 | 70 |

III.通行部分の基準

| | |
|----------------------------------|----|
| 1. 戸 | 72 |
| 2. 通路の手すり | 74 |
| 3. 階段 | 77 |
| 4. 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 | 80 |
| 5. バリアフリーエレベーター2 | 85 |

IV.客席等配置の基準

| | |
|------------------|----|
| 1. 車椅子スペース | 89 |
| 2. バリアフリー客席<椅子席> | 92 |

| | |
|-----------------------|----|
| 3. バリアフリー客席<座席> | 95 |
| 4. バリアフリー客席<寝台> | 97 |

V.情報提供に関する基準

| | |
|--------------------|-----|
| 1. 点状・線状ブロック | 100 |
| 2. 案内板、触知案内図 | 103 |
| 3. 運航情報提供設備 | 105 |
| 4. 標識 | 107 |

VI.その他

| | |
|-------------------------|-----|
| 1. 緊急時支援設備等 | 110 |
| 2. 公衆電話・FAX | 111 |
| 3. 図書室 | 112 |
| ●事例集 | 115 |
| ●参考資料 | 133 |
| ●バリアフリー法及び関係法令(抄) | 197 |

旅客船におけるバリアフリーの必要性

我が国においては、世界のどの国もこれまで経験したことのない本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進展すると見込まれており、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められています。また、今日、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、自立と共生の理念の下、障害の有無にかかわらず国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められています。さらに、近年、障害者の権利に関する条約(平成 26 年条約第 1 号)の締結及び障害者基本法(昭和 45 年法律第 84 号)等の関連法制の整備がされたこと、令和 2 年に東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会が開催されること等を契機として、共生社会の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、高齢者、障害者等も含めて誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けた取組を進めることが必要となっています。

このような社会の実現のためには、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が重要であり、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ます。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(「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 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。

移動等円滑化の促進は、高齢者、障害者等の社会参加を促進するのみでなく、「どこでも、誰でも、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いた、全ての利用者に利用しやすい施設及び車両等の整備を通じて、国民が生き生きと安全に暮らせる活力ある社会の維持に寄与するものです。

さらに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律(平成 30 年法律第 32 号)により創設された基本理念の規定に定めるように、この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のもの(いわゆる「社会的障壁」)の除去や、共生社会の実現に資するものであり、移動等円滑化の促進の意義はますます大きくなっています。

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、観光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。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、観光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、バリアフリー法にいう「高齢者、障害者等」には、高齢者及び、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全ての障害者で身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれます。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制約が含まれることから、バリアフリー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ります。また、障害特性は様々であり、障害の重度によって期待される移動等円滑化の内容が異なることがあり得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。

(1)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。

(2)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必要があることは言うまでもありません。

(3)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。

(1)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椅子に乗り換えて、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。

車椅子利用者の中にも、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。

(2)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、必ずしも車椅子利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。

(3)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。

(4)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きます。

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

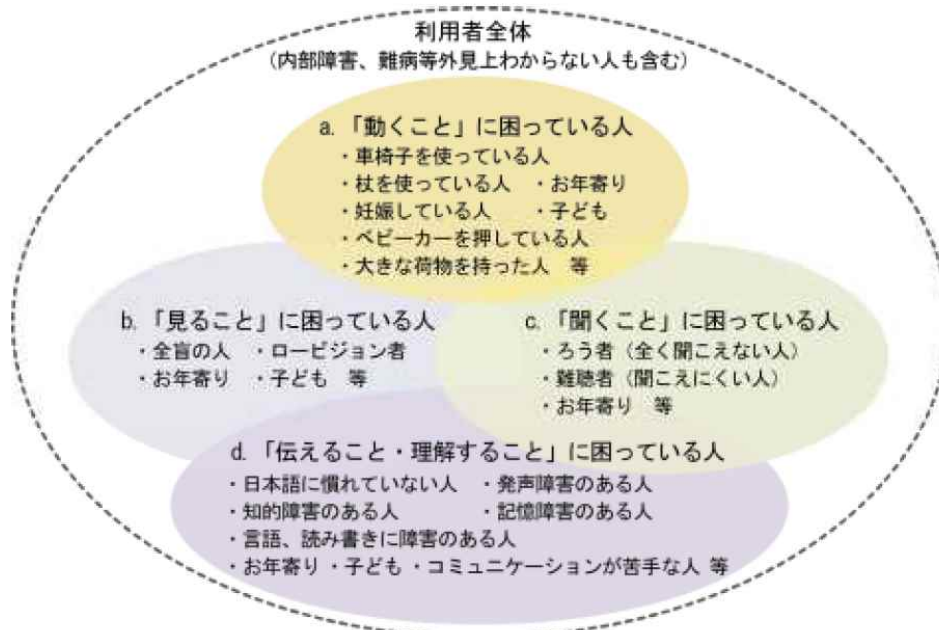
資料:バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)

| 対象者 | 主な特性(より具体的なニーズ) |
|--------------------|---|
| 高齢者 | <p><主として図1-2-1 のa、b、c のニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・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 など |
| 肢体不自由者 (車椅子使用者) | <p><主として図1-2-1 のa、b、d のニーズ></p> <p>車椅子の使用により</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差の昇降が不可能 ・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする ・座位が低いと高いところの表示が見にくい ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など <p>※車椅子の主なタイプについてはP216 を参照</p> |
| 肢体不自由者 (車椅子以外) | <p><主として図1-2-1 のa、b のニーズ></p> <p>杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・片マヒがある場合、トイレの戸が右開きか左開きかで使いにくいことがある など |
| 内部障害者 | <p><主として図1-2-1 のa、d のニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・外見からは気づきにくい ・急な体調の変化により移動が困難 ・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難 ・オストメイト(人工肛門、人工膀胱造設者)によりトイレに専用設備が必要 ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など |
| 視覚障害者 | <p><主として図1-2-1 のb のニーズ></p> <p>全盲以外に、ロービジョン(弱視)や色覚異常により見え方が多様であることから</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など |
| 聴覚・言語障害者 | <p><主として図1-2-1 のc、d のニーズ></p> <p>全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など |
| 知的障害者 | <p><主として図1-2-1 のd のニーズ></p> <p>初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など |
| 精神障害者 | <p><主として図1-2-1 のd のニーズ></p> <p>状況の変化に対応することが難しいため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・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 ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある ・外見からは気づきにくい ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など |

| | |
|----------|---|
| 発達障害者 | <p><主として図1-2-1のdのニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・注意欠陥多動性障害(AD/HD)等によりじっとしていられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害(LD)等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など |
| 高次脳機能障害者 | <p><主として図1-2-1のa、dのニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・半側空間無視や注意障害がある場合、プラットホームを移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険がある ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがある |
| 妊産婦 | <p><主として図1-2-1のaのニーズ></p> <p>妊娠していることにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行が不安定(特に下り階段では足下が見えにくい) ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい ・産後も体調不良が生じる場合がある など |
| 乳幼児連れ | <p><主として図1-2-1のaのニーズ></p> <p>ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差などの昇降が困難(特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である) ・長時間の立位が困難(子どもを抱きかかえている場合など) ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など |
| 外国人 | <p><主として図1-2-1のb、c、dのニーズ></p> <p>日本語が理解できない場合は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など |
| その他 | <p><主として図1-2-1のa、b、c、dのニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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含む) ・難病、一時的な病気の場合 ・重い荷物、大きな荷物を持っている場合 ・初めての場所を訪れる場合(不案内) など |

※高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある。
 ※「参考資料2」に高齢者、障害者等の行動特性を掲載している。

図 1-2-1 多様な利用者を移動の際に発生しうるニーズに基づいて整理したイメージ図



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、また、旅客不定期航路事業者が平成 31 年 4 月 1 日以降、新たにそれぞれの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、基準によらないことができる。

- (1) 災害等のため一時使用するもの(第 2 条)
- (2) 一般定期航路事業の用に供する総トン数 5 トン未満のもの(第 61 条第 1 項)
- (3) 旅客不定期航路事業の用に供する総トン数 200 トン未満のもの(第 61 条第 1 項)

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。

- (1) 構造又は航行の様態が特殊なもの(第 61 条第 2 項)
- (2) 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で、かつ、平成 18 年 12 月 20 日以降に新たに一般定期航路事業の用に供するもの(附則第 3 条第 9 項)
- (3) 平成 31 年 3 月 31 日までに建造契約が結ばれたもの(建造契約がないものにあつては、平成 31 年 9 月 30 日までに建造に着手されたもの)であつて、令和 5 年 3 月 31 日までに船舶所有者に引き渡されたもので、かつ、平成 31 年 4 月 1 日以降に新たに旅客不定期航路事業の用に供するもの(平成 31 年国土交通省令第 7 号附則第 3 条第 1 項)

3. バリアフリー法における「高齢者、障害者等」の対象

バリアフリー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. バリアフリー化のための技術基準の設定範囲

| | 通常時 | 非常時 |
|--|---|---|
| 船舶の乗降 ↑ ↓(乗下船経路) バリアフリー客席/車椅子スペース | (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 | 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) |
| バリアフリー客席/車椅子スペース ↑ ↓(船内移動経路) 船内旅客用設備 (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)、バリアフリー食堂、売店、遊歩甲板) | (1以上の経路) 独力での移動を前提 | |
| 船内のその他の場所 | (基準範囲外) | |

6. 設備の設置数根拠

(1) 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。

(2) 車椅子スペース

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身体障害者の全人口に占める割合は、約 1.4%であり、その内の殆どが車椅子使用者との仮定 (<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。

(3) 高齢者障害者等用便房（バリアフリースイレ）

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。

(4) バリアフリー食堂の車椅子使用者用テーブル

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、その内の殆どが車椅子使用者との仮定。

<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 万人が(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】

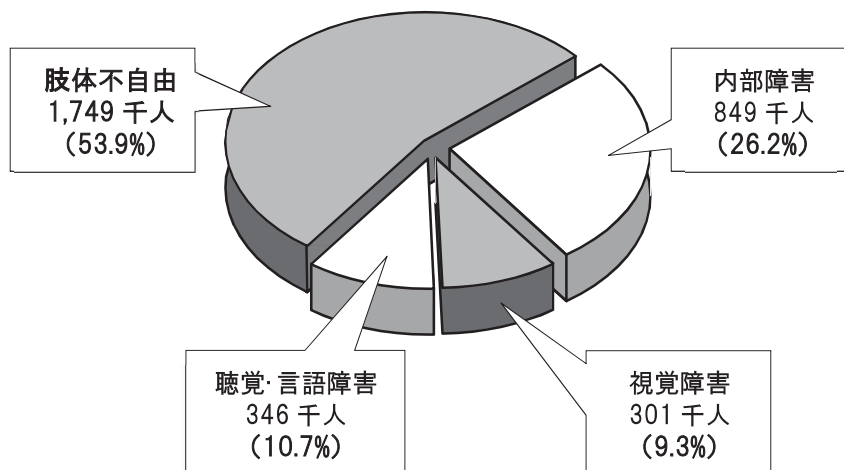
169.0 万人(総人口に占める割合 約 1.3%)

(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(船内移動経路)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椅子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

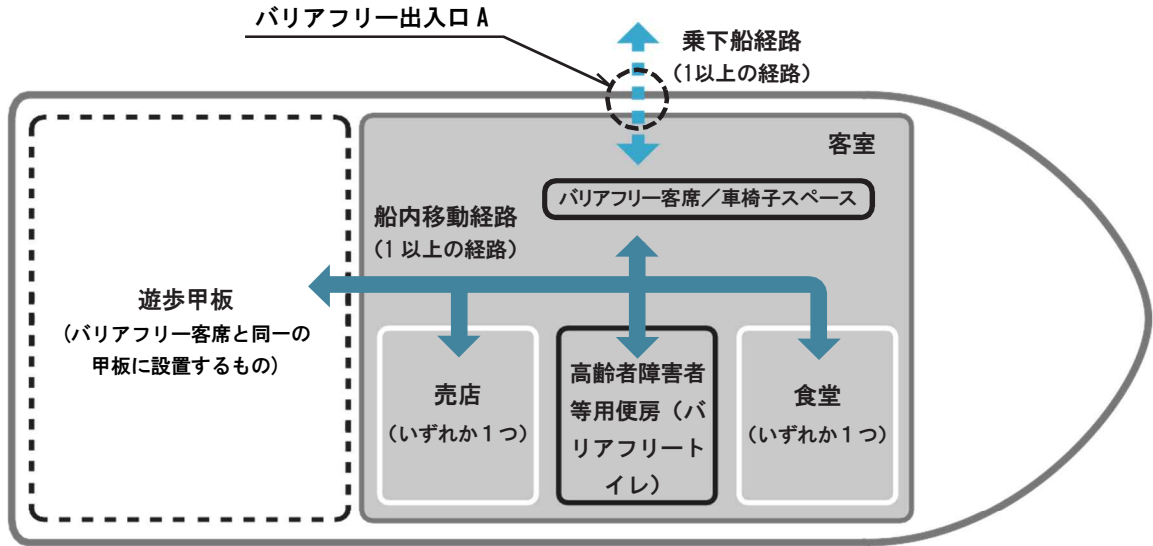
| 経路 |  乗下船経路 (バリアフリー通路1) |  船内移動経路 (バリアフリー通路2) |
|--------------------------|--|---|
| 幅 | 幅80cm以上 (注1) | 幅120cm以上 (注2) |
| 手すりの設置 | ○ | ○ |
| 手すりの端部点字表示 | ○ | ○ |
| 床面は滑りにくい仕上げ | ○ | ○ |
| 段差は船舶の安全を確保した方法により解消 | ○ | ○ |
| 通路の末端付近は車椅子の転回に支障のないこと | ○ | ○ |
| 通路途中の車椅子のすれ違い、転回場所 | すれ違い、転回場所は不要 | 50m以内にすれ違い、 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椅子使用者が通過できる最低幅(80cm以上)を確保。

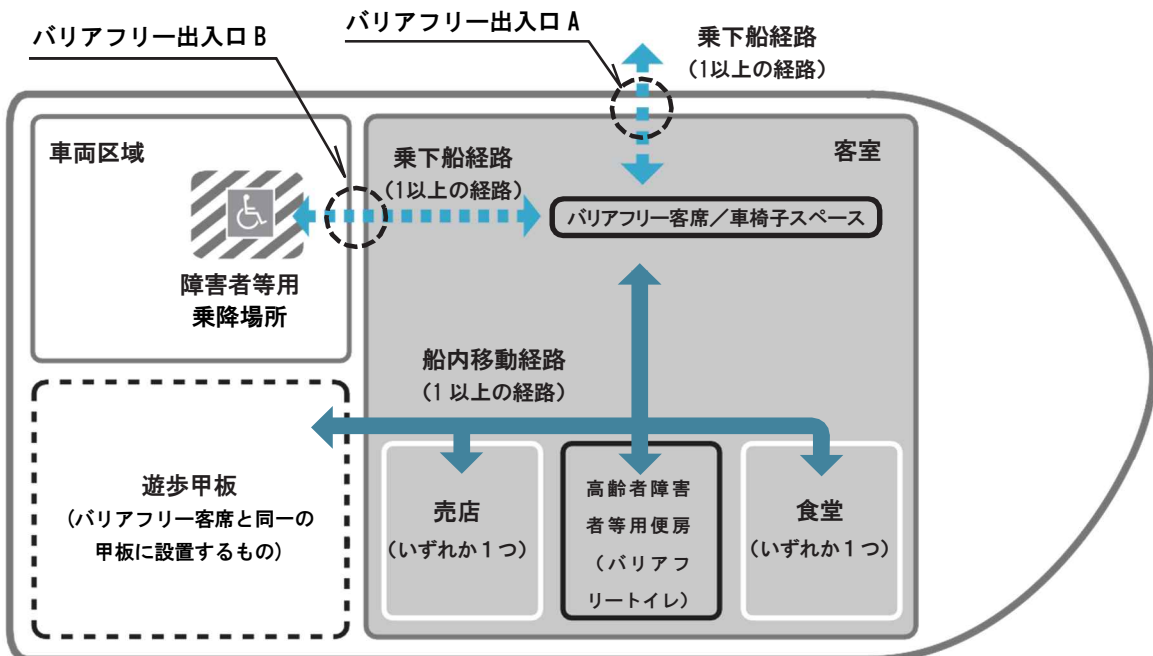
(注2)船内旅客用設備利用時は、車椅子使用者と健常者とのすれ違いを想定した最低幅(120cm以上)を確保。

経路の概念図

○旅客船



○カーフェリー



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が義務づけられていましたが、平成 30 年のバリアフリー法改正により、高齢者、障害者等が観光を含むあらゆる分野の活動に参加する機会を確保する観点から、遊覧船、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、適用が義務づけられています。

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、椅子席、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 |
|-----|------|--------|
| 椅子席 | 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、内訳は椅子席定員 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 |
|-----|-------|------------|
| 椅子席 | 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椅子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。

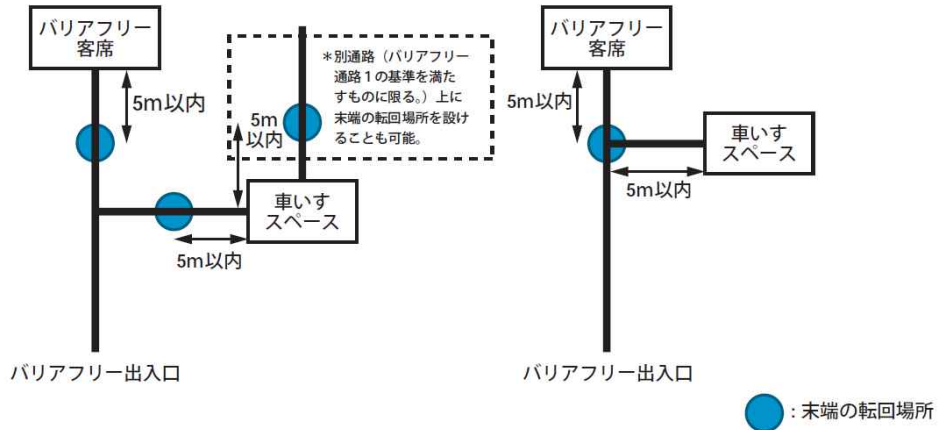
- ① 「通路の末端の付近」を「末端」から 5m 以内までとすることができるといふ幅を持たせることにより設計の自由度を高めることとしました。(次頁 A 及び B のすべて場合)
- ② バリアフリー通路 1 において、バリアフリー客席及び車椅子スペースを結ぶ通路が短い場合、双方から 5m 以内に設けられた転回場所を共有することができることとしました。(次頁 A の 2 の場合)
- ③ バリアフリー通路 2 において、50m 以内毎のすれ違い及び転回場所が末端の転回場所を兼ねることを可能としました。(次頁 B の 2 の場合)
- ④ バリアフリー通路 2 において、バリアフリー客席、車椅子スペース、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、大型船にあつては次頁 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

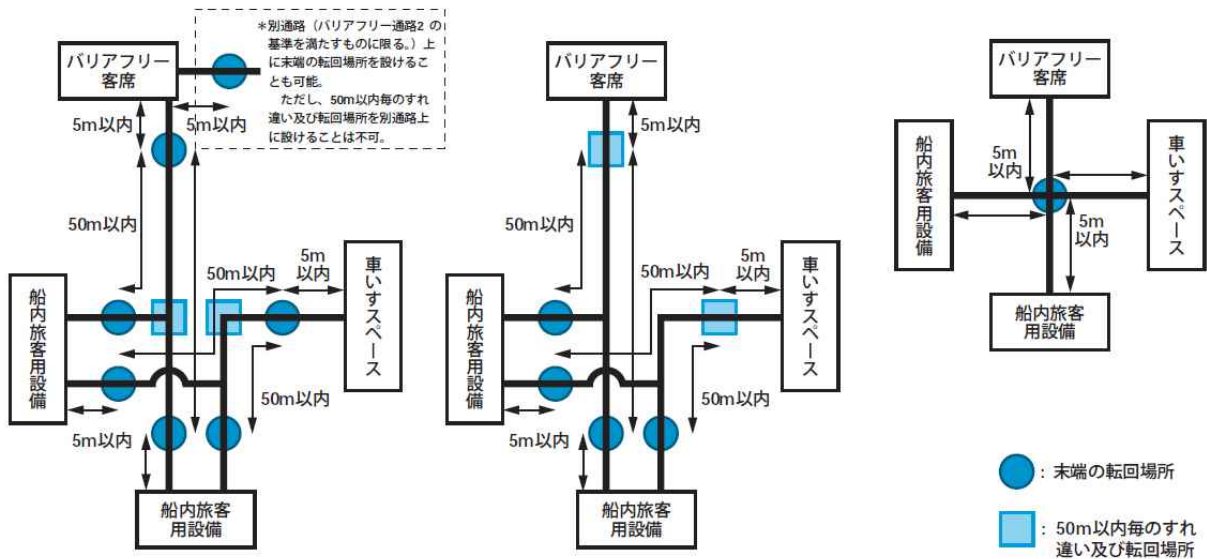
1. 通路の末端から5m以内に転回場所が必要。
2. 通路が短い場合には転回場所を共有する設計も可能。



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一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。



基本となる寸法

1. 車椅子の基本寸法

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

手動車椅子及び電動車椅子の JIS は平成 28 年に改正されており、近年増加している、リクライニング機能（車椅子のバックサポートの傾斜角度を変える機能）やティルト機能（座面の角度を調整できる機能）など背もたれの角度が調整でき、より座りやすい機能を有した種類の車椅子について、安全性や強度、耐久性が追記されています。

（1）手動車椅子の寸法（JIS T 9201：2016）

手動車椅子の寸法は、JIS 規格（JIS T 9201：2016）により次のように定められています。

JIS T 9201：2016 は、自走用標準形、自走用座位変換形、介助用標準形及び介助用座位変換形の手動車椅子についての規定となっています。

寸法については、座位の変換が可能な車椅子はヘッドサポートが使われることが多いため、高さ寸法が 1,090mm から 1,200mm 以下に変更となっています。

手動車椅子寸法（JIS T 9201：2016）

| 部 位 | 寸法値 (mm) |
|---------------|------------|
| 全長 (L-0) | 1,200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) | 1,200以下 |

※折りたたみ幅(W-H)は、JIS T 9201：2003 において 320 mm以下と定められていたが、JIS T 9201：2016 では明示されていない。

※全高はヘッドサポート取外し時。

※リクライニング機構及び／又はティルト機構を装備する車椅子は、標準状態の寸法とする。

（2）電動車椅子の寸法（JIS T 9203：2016 車椅子）

電動車椅子の寸法は、JIS 規格（JIS T 9203：2016）により次のように定められています。

JIS T 9203：2016 は、電動車椅子の最高速度が 6 km/h 以下のうち、電動車椅子形式分類の自操用標準形電動車椅子、自操用簡易形電動車椅子、並びにリクライニング機構及びティルト機構を装備した自操用座位変換形電動車椅子についての規定となっています。

寸法については、座位の変換が可能な車椅子はヘッドサポートが使われることが多いため、高さ寸法が 1,090mm から 1,200mm 以下に変更となっています。

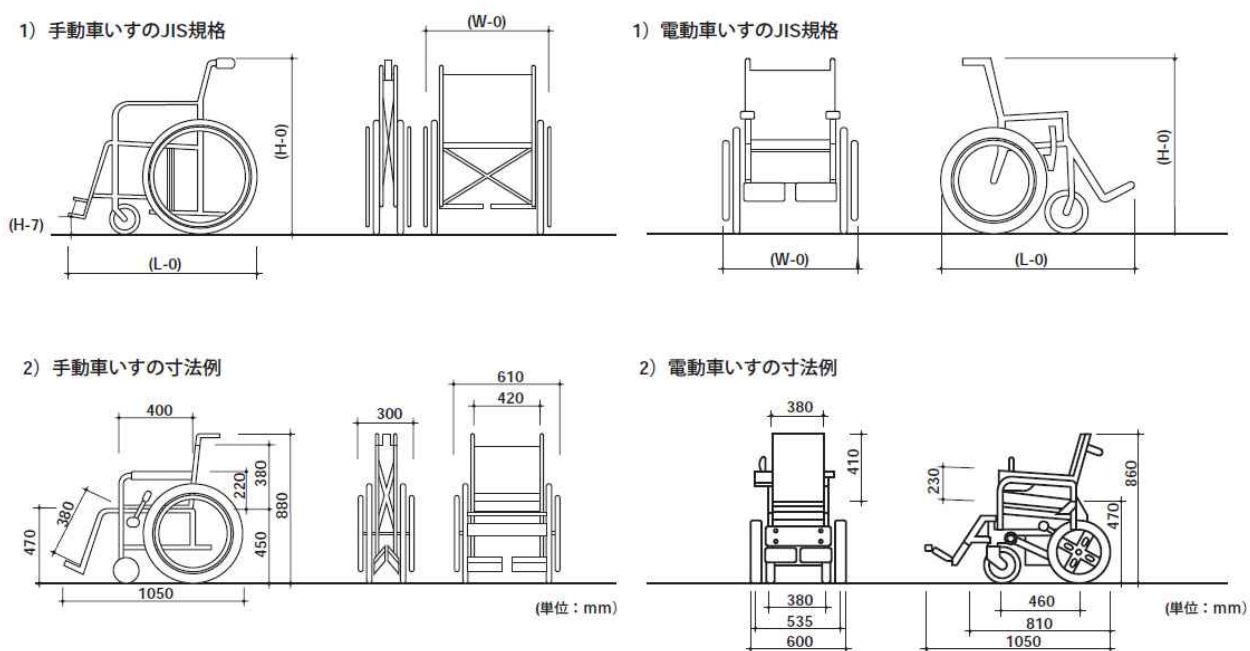
電動車椅子寸法（JIS T 9203：2016）

| 部 位 | 寸法値 (mm) |
|------------|------------|
| 全長 (L-0) | 1,200以下 |
| 全幅 (W-0) | 700以下 |
| 全高 (H-0) | 1,200以下 |

※リクライニング機構、リフト機構及びティルト機構を装備する電動車椅子は、標準状態の寸法とする。

※全高はヘッドサポート取外し時。ただし、バックミラーをもつ場合、その高さは 1,090mm とする。

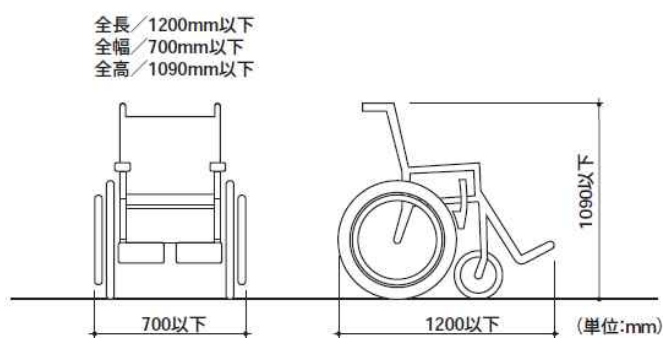
性能については、登坂力 10 度 (17.6%) 以上、段差の乗越えは、助走なしで 25mm、助走ありで 40mm 以上となっています。



(3) 手動及び電動車椅子の寸法 ISO7193, 7176-5 (車椅子)

車椅子の形状・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。

車椅子の寸法は、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。

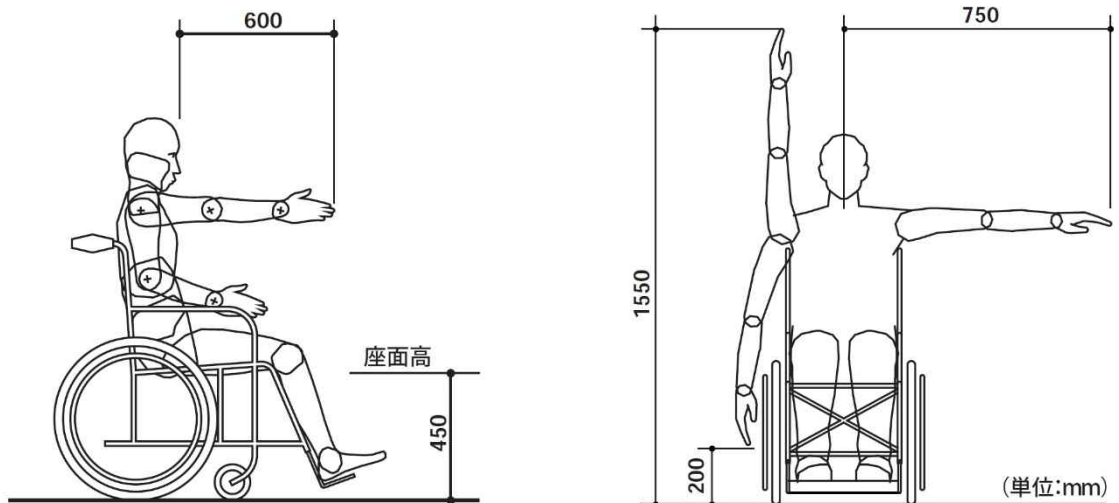


2. 人間工学的寸法

(1) 車椅子使用者の人間工学的な寸法

車椅子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



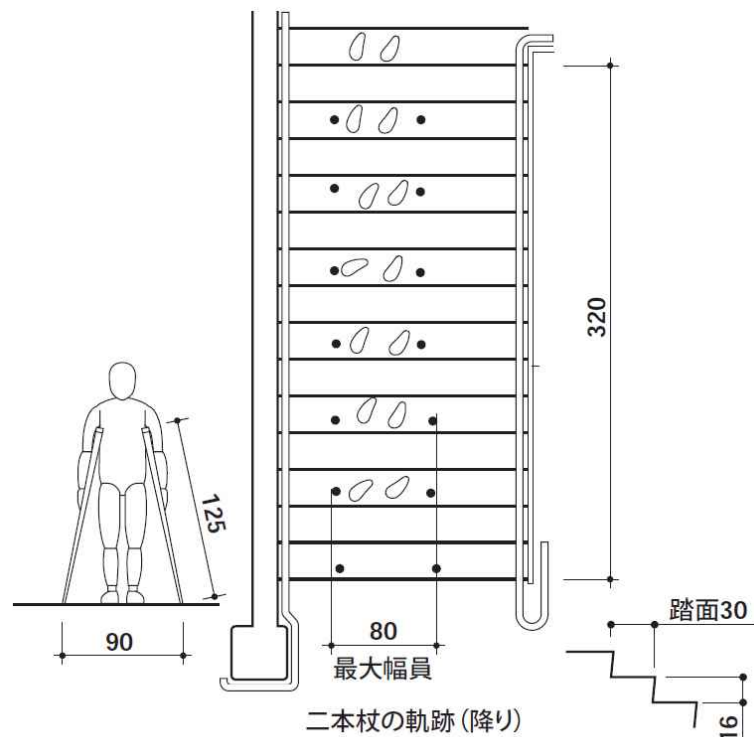
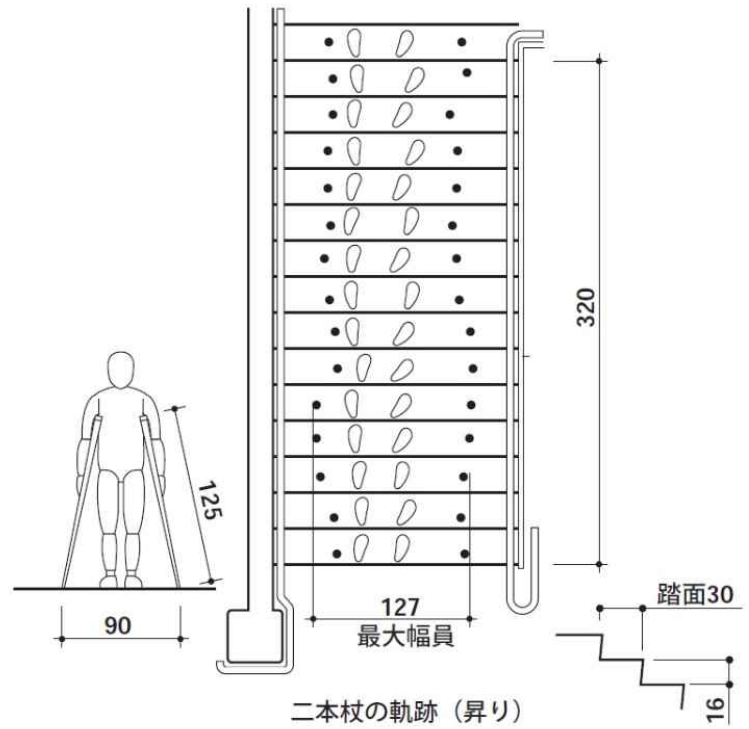
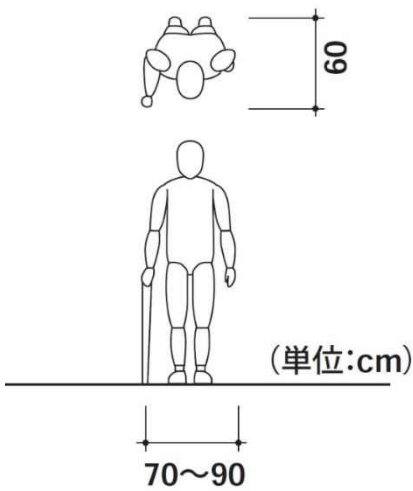
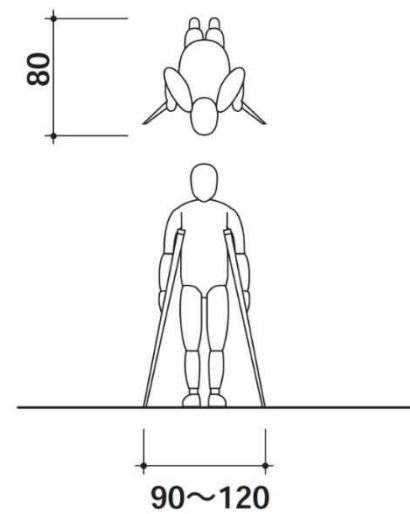
(2) 杖使用者の寸法

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。

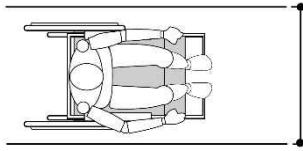
二本杖使用者の階段の昇降

人間工学的寸法



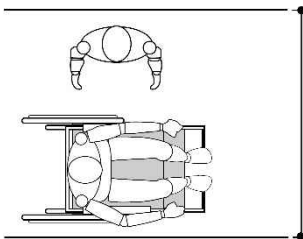
参考：本ガイドラインにおける基本的な寸法

●通行に必要な幅



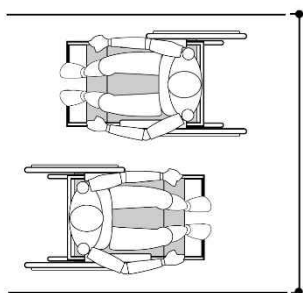
幅：90cm 以上

●車椅子と人のすれ違いの幅



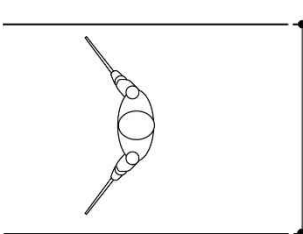
幅：120cm 以上

●車椅子と車椅子のすれ違いの幅



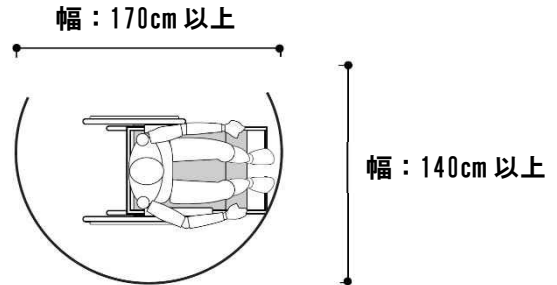
幅：180cm 以上

●松葉杖使用者が円滑に通行できる幅

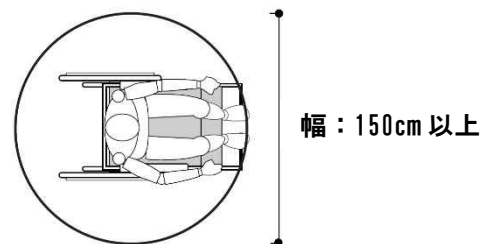


幅：120cm 以上

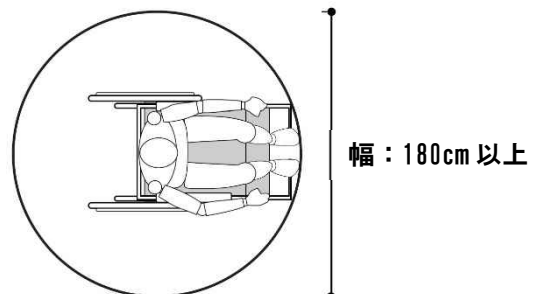
●車椅子が180度転回できる寸法



●車椅子が360度転回できる寸法



●電動車椅子が360度転回できる寸法



(注意) 手動車椅子の寸法：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、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(以下「バリアフリー基準」という。)」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对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

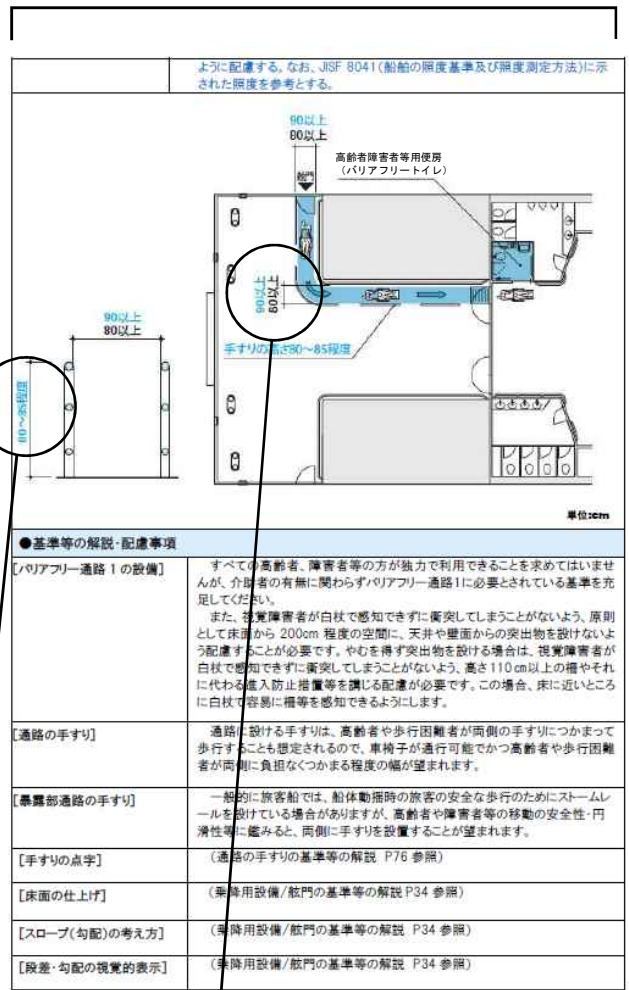
基本的な考え方

| | |
|---|--|
| I | 乗降に関する話① |
| 2. 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ズ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椅子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。 (1) 幅は、80cm 以上であること。 (2) 手すりが設けられていること。 (3) 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。 (4) 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) スロープ板その他の車椅子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。 (6) 通路の末端の付近の広さは、車椅子の転回に支障のないものであること。 |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【幅】 | ○ 90 cm 以上とする。（車椅子使用者が利用しやすい寸法） |
| 【手すり】（P74 参照） | ○ 手すりは両側に設置し高さ 80～85 cm 程度とする。高齢者や車椅子使用者以外の肢体不自由者の利用を助産して、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】 | ○ (4)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がある場合には、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような構造及び配置を考慮する。 |
| 【段差解消】 | ○ 段差がある場合は、幅が小さくなる。 ○ (5)の「スロープ板その他の車椅子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。以下が、この場合において「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、車椅子の脱輪を防止するよう左右に突起物を設ける。 |
| 【末端の構造】 | ○ (6)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。 ○ (6)において、「転回に支障のないもの」とは、幅が 140cm 以上及び奥行きが 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 140 cm 以上及び奥行き 170 cm 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】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化を配慮し、十分な明るさを確保できるよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じない |

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（黒色文字）

図版・イラストによる



●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います。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必要があります。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 110 cm 以上の横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障害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、車椅子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ら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 P76 参照） |
| 【床面の仕上げ】 | （乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 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 P34 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 P34 参照） |

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、バリアフリー法において使用する用語の例による。

- (1)バリアフリー基準 バリアフリー法第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いう。
- (2)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。)又は旅客不定期航路事業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。
- (3)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。
- (4)船内旅客用設備 高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)、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。
- (5)手すり 手すり、握り手その他これに類する設備をいう。
- (6)車椅子 日本工業規格“手動車椅子(JIS T9201:2016)”をいう。

2.乗降用設備 (バリアフリー基準第47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)車椅子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。
- (2)幅は、80cm以上であること。
- (3)手すりが設けられていること。
- (4)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 (バリアフリー基準第48条第1項)

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。

- (1)幅は、80cm以上であること。
- (2)スロープ板その他の車椅子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 (バリアフリー基準第48条第2項)

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。

- (1)幅は、80cm以上であること。
- (2)スロープ板その他の車椅子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。

(3)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（バリアフリー基準第 49 条）

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。

(1)椅子席、座席又は寝台であること。

(2)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。

(3)手すりが設けられていること。

(4)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。

(1)椅子席、座席又は寝台であること。

(2)椅子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。

(3)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.車椅子スペース（バリアフリー基準第 50 条）

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椅子スペースを車椅子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。

(1)車椅子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。

(2)車椅子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。

(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。

(4)車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。

(5)車椅子を固定することができる設備が設けられていること。

(6)車椅子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 (バリアフリー基準第 51 条第 1 項)

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椅子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。

- (1)幅は、80cm 以上であること。
- (2)手すりが設けられていること。
- (3)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。
- (4)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)スロープ板その他の車椅子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。
- (6)通路の末端の付近の広さは、車椅子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 (バリアフリー基準第 51 条第 2 項)

バリアフリー客席及び車椅子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。

- (1)幅は、120cm 以上であること。
- (2)手すりが設けられていること。
- (3)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。
- (4)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)スロープ板その他の車椅子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。
- (6)通路の末端の付近の広さは、車椅子の転回に支障のないものであり、かつ、50m以内ごとに車椅子が転回し及び車椅子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 (バリアフリー基準第 51 条第 3 項)

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。

- (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。

10. 階段 (バリアフリー基準第 52 条)

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。

- (1)手すりが設けられていること。
- (2)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。
- (3)回り段がないこと。
- (4)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。
- (5)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。

- (6)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。
- (7)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（バリアフリー基準第53条第1項）

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椅子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。

- (1)かご及び昇降路の出入口の幅は、80cm以上であること。
- (2)かごの広さは、車椅子使用者が乗り込むのに十分なものであること。
- (3)かご内に手すりが設けられていること。
- (4)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。
- (5)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)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（バリアフリー基準第53条第6項）

バリアフリー客席又は車椅子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。

- (1)かご及び昇降路の出入口の幅は、80cm以上であること。
- (2)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、車椅子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。
- (3)かご内に、車椅子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。
- (4)かご内に手すりが設けられていること。
- (5)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。
- (6)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。
- (7)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。
- (8)かご内及び乗降ロビーには、車椅子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。
- (9)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。
- (10)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。
- (11)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。

(12)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（バリアフリー基準第53条第4項）

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椅子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、(7)及び(8)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。

- (1)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。
- (2)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。
- (3)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。
- (4)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。
- (5)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。
- (6)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。
- (7)幅は、80cm以上であること。
- (8)踏み段の面を車椅子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（バリアフリー基準第54条）

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。

- (1)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。
- (2)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)男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き式小便器、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。
- (4)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。
- (5)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. 高齢者障害者等用便房（バリアフリースイットイレ）（バリアフリー基準第54条）

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（「高齢者障害者等用便房（バリアフリースイットイレ）」という。）でなければならない。

- (1)便所内に車椅子使用者が円滑に利用することができる構造の便房(以下「車椅子使用者用便房」という。)が一以上(男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ一以上)設けられていること。
- (2)高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の便所であること。

16.高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型) (バリアフリー基準第 54 条)

16.1 15.(1)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(「高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)」という。)でなければならない。

- (1)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。
- (2)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)男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き小便器、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。
- (4)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。
- (5)出入口の幅は、80cm 以上であること。
- (6)出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- (7)出入口には、車椅子使用者用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。
- (8)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。
- (9)車椅子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.(1)の車椅子使用者用便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1)腰掛便座及び手すりが設けられていること。
- (2)出入口の幅は、80cm 以上であること。
- (3)出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- (4)出入口には、当該便房が車椅子使用者用便房であることを表示する標識が設けられていること。
- (5)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。
- (6)車椅子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。
- (7)手を洗うための水洗器具が設けられていること。

17.高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(独立型) (バリアフリー基準第 54 条)

17.1 15.(2)の便所は、次に掲げる基準に適合するもの(「高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(独立型)」という。)でなければならない。

- (1)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。
- (2)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)男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き式小便器、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。
- (4)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。
- (5)腰掛便座及び手すりが設けられていること。
- (6)出入口の幅は、80cm以上であること。
- (7)出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- (8)出入口には、当該便所が車椅子使用者が円滑に利用することができる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。
- (9)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。
- (10)車椅子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。
- (11)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 (バリアフリー基準第55条)

専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。

- (1)出入口の幅は、80cm以上であること。
- (2)出入口には段がないこと。
- (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。
- (4)椅子の収容数百人ごとに一以上の割合で、車椅子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。
- (5)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 (バリアフリー基準第56条)

一以上の売店(専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 (バリアフリー基準第57条)

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。

- (1)出入口の幅は、80cm以上であること。
- (2)段を設ける場合は、スロープ板その他の車椅子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。

(3)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。

(4)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)手すりが設けられていること。

21.点状ブロック (バリアフリー基準第 58 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(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 (バリアフリー基準第 59 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。

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

(バリアフリー基準第 60 条)

23.1 バリアフリー客席、船内車椅子スペース、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。

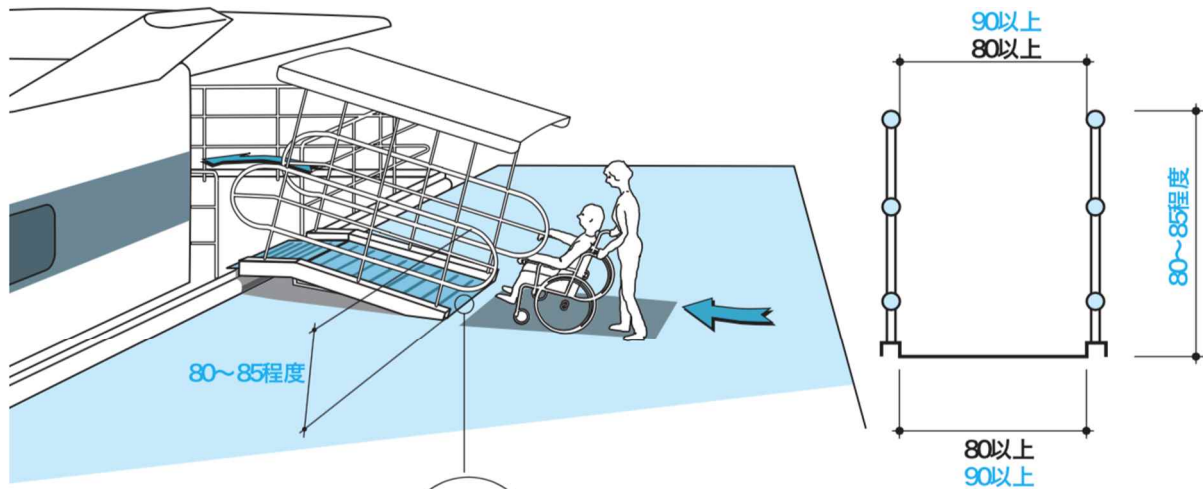
23.2 バリアフリー客席、車椅子スペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。

ガイドライン

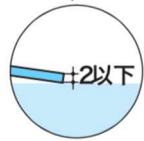
1. 乗降用設備/舷門（バリアフリー基準第 47 条関係）

| | |
|-----------------|--|
| ◆基本的な考え方 | <p>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ズ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。</p> <p>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、車椅子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、スムーズに移動できるように配慮することが必要である。</p> |
|-----------------|--|

| | |
|--|---|
| ◆基準 | |
| <p>2. 乗降用設備</p> <p>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。</p> <p>(1) 車椅子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。</p> <p>(2) 幅は、80cm 以上であること。</p> <p>(3) 手すりが設けられていること。</p> <p>(4) 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。</p> | |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【構造】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (1)の「持ち上げられることなく乗降できる構造」とは、車椅子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、車椅子の脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。 |
| 【幅】 | ○ 90 cm 以上とする。(車椅子使用者が利用しやすい寸法) |
| 【手すり】(P74 参照) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 手すりは両側に設置し高さ 80~85 cm 程度とする。 ○ 高齢者や車椅子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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (4)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。 ○ 車椅子のキャスター等が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような構造を考慮する。 |
| 【勾配】 | ○ 1/12 以下とする。 |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【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。 |

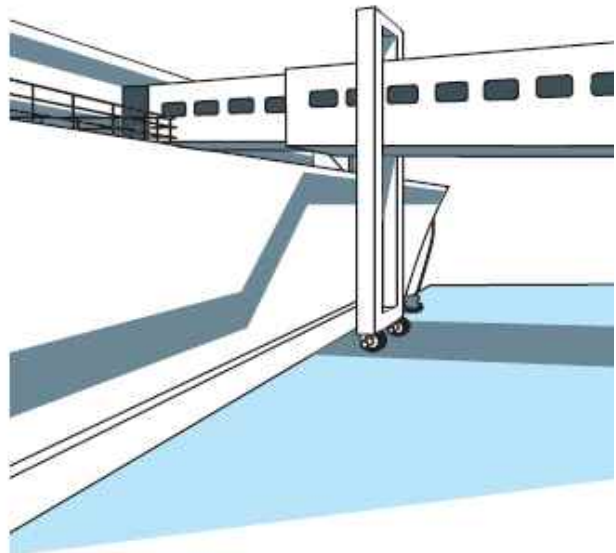


タラップ

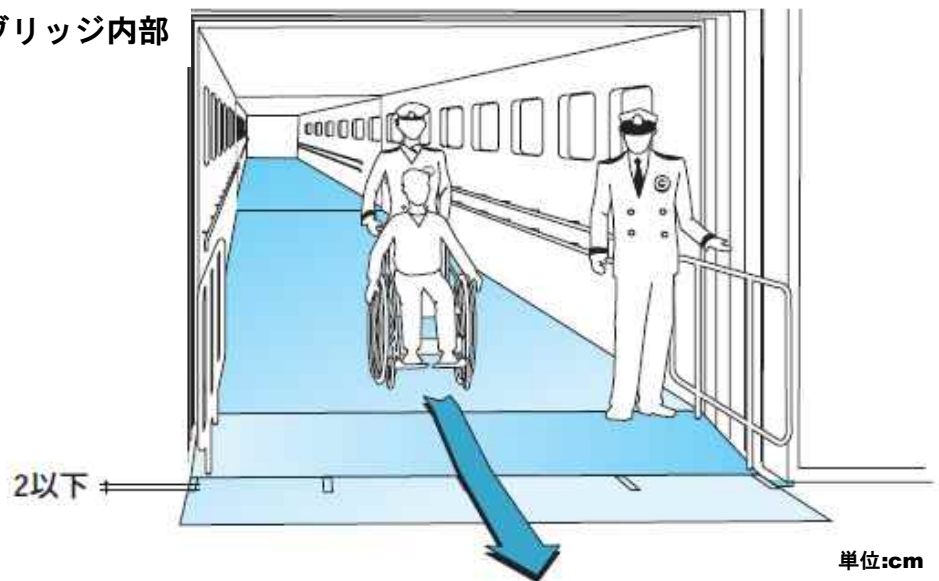


拡大図

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

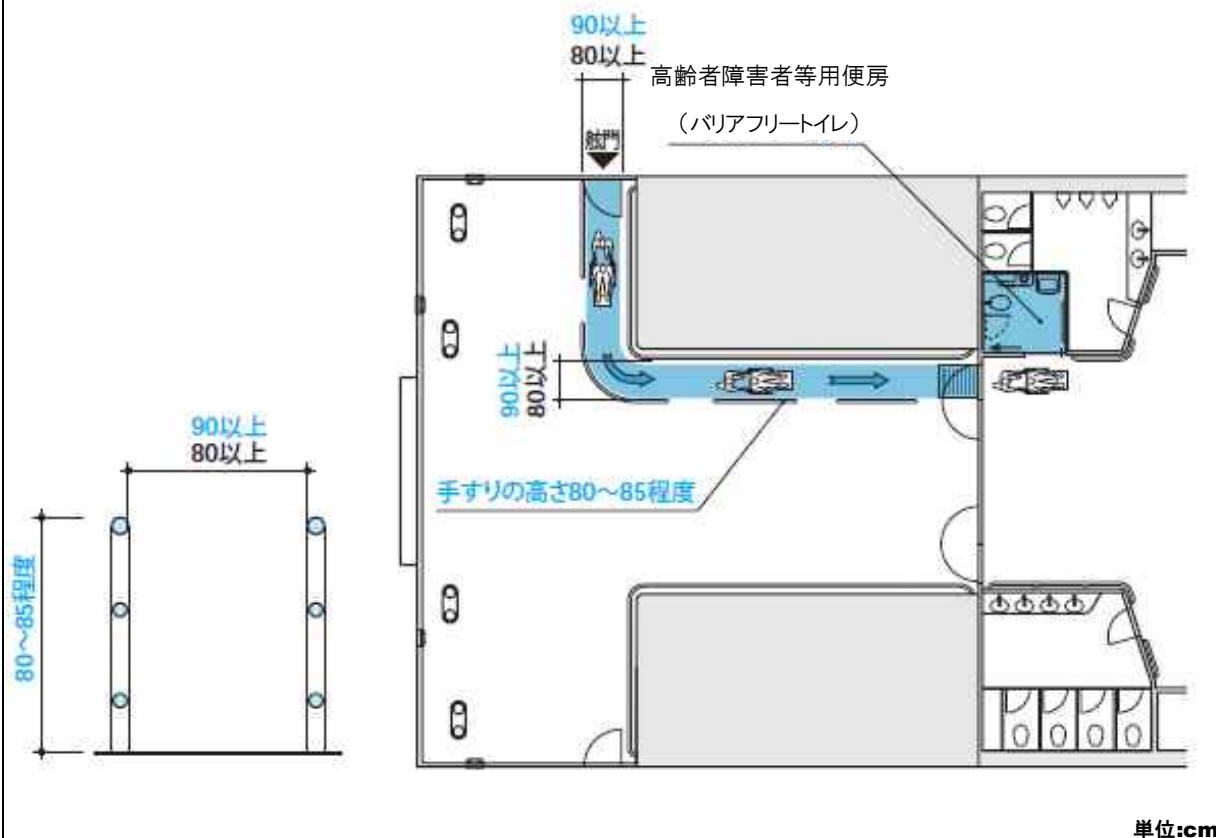
| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|--------------------------------|--|
| 【乗降用設備】 (タラップ等) | <p>タラップ等の乗降用設備は、勾配が潮位の干満差(特に干潮時や満潮時)によって変化し、常時水がかかる可能性のある部分であるといった特性に十分配慮する必要があります。</p> <p>*耐荷重に関しては、電動車椅子本体の重量(80~100 kg)、利用者本人および介助者の重量として300kg程度を勘案した設計が必要です。また、タラップの長さや桁の有無にも依りますが、それ以上の人員等が利用するケースがある場合は、その重量も勘案した設計が必要となります。</p> |
| 【バリアフリータラップ】 | <p>バリアフリータラップは、昇降機によって車椅子いす使用者でも身体的な負担なく乗降できる装置です。(事例集 P128 参照)</p> <p>バリアフリータラップについては、交通エコロジー・モビリティ財団のホームページ(http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/barifuri-ship/introduction.html)をご確認ください。</p> |
| 【手すり】 | <p>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、車椅子の暴走を防止する上でも有効です。</p> |
| 【床面の仕上げ】 | <p>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。</p> |
| 【船内乗降口までの送迎】 (ソフト面での対応の考え方) | <p>バリアフリーは車椅子利用者だけでなく、高齢者、車椅子利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。</p> |
| 【スロープ(勾配)の考え方】 | <p>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。</p> <p>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椅子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。</p> <p>②勾配が1/8(約7度、12%)の場合は、熟練した筋力のある車椅子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。</p> <p>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に規定される電動車椅子の登坂性能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。</p> |
| 【段差・勾配の視覚的表示】 | <p>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。</p> |

2. 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ズ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椅子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。 | |
| (1)幅は、80cm以上であること。 | |
| (2)手すりが設けられていること。 | |
| (3)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。 | |
| (4)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)スロープ板その他の車椅子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。 | |
| (6)通路の末端の付近の広さは、車椅子の転回に支障のないものであること。 | |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【幅】 | ○ 90 cm 以上とする。(車椅子使用者が利用しやすい寸法) |
| 【手すり】(P74 参照) | ○ 手すりは両側に設置し高さ 80～85 cm 程度とする。高齢者や車椅子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】 | ○ (4)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、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような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。 ○ (5)の「スロープ板その他の車椅子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、車椅子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】 | ○ (6)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。 ○ (6)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 140 cm 以上および奥行 170 cm 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】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよ |

う、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。



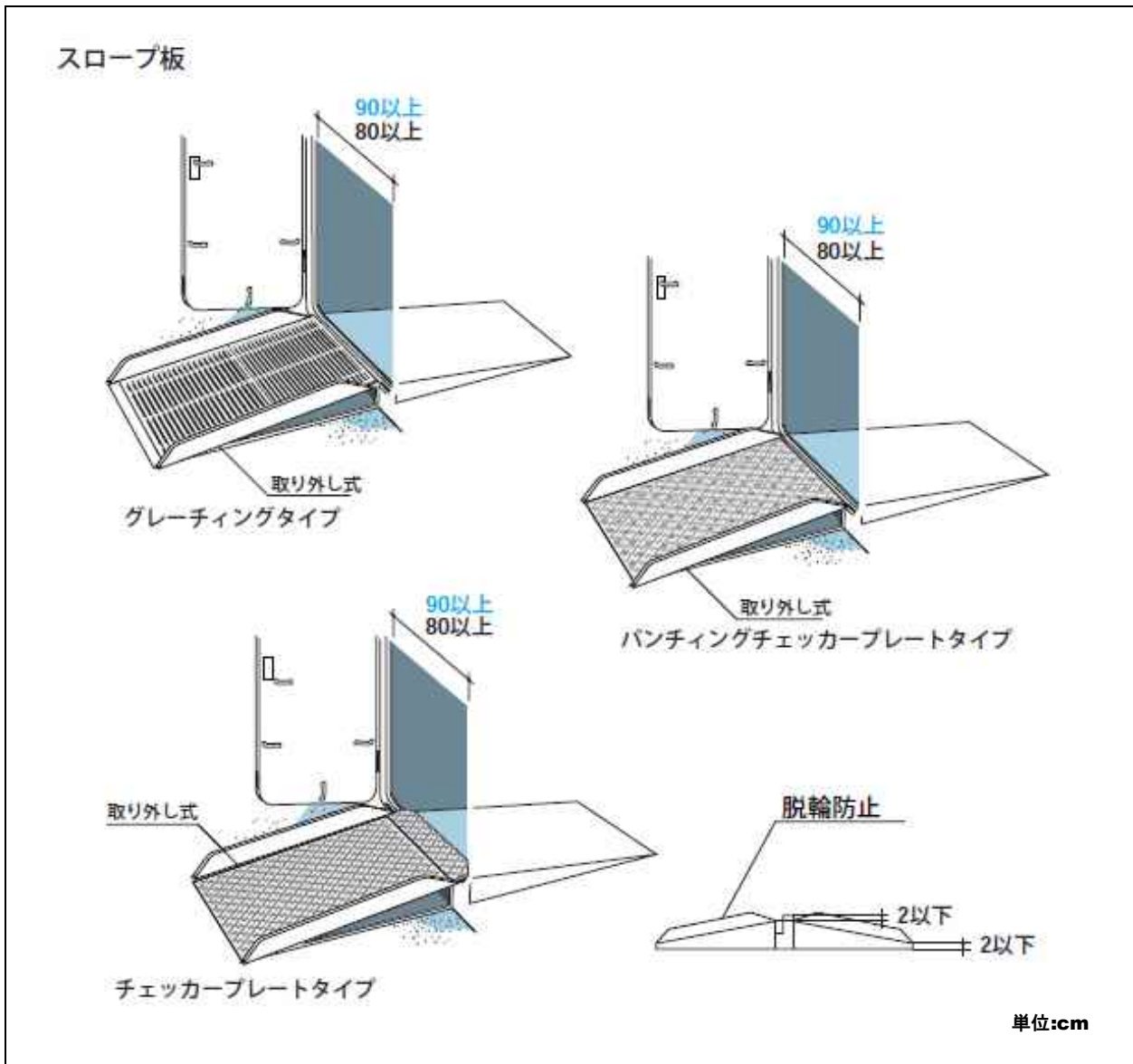
●基準等の解説・配慮事項

| | |
|-------------------------|--|
| <p>[バリアフリー通路 1 の設備]</p> | <p>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います。介助者の有無に関わらずバリアフリー通路1に必要なとされている基準を充足してください。</p> <p>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に、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に、高さ 110 cm 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。</p> |
| <p>[通路の手すり]</p> | <p>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、車椅子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。</p> |
| <p>[暴露部通路の手すり]</p> | <p>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。</p> |
| <p>[手すりの点字]</p> | <p>(通路の手すりの基準等の解説 P76 参照)</p> |
| <p>[床面の仕上げ]</p> | <p>(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照)</p> |
| <p>[スロープ(勾配)の考え方]</p> | <p>(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照)</p> |
| <p>[段差・勾配の視覚的表示]</p> | <p>(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照)</p> |

3. 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ズ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。 (1)幅は、80cm 以上であること。 (2)スロープ板その他の車椅子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】 | ○ 90 cm 以上とする。(車椅子使用者が利用しやすい寸法) |
| 【段差解消】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 段差がある場合は、極力小さくする。 ○ (2)の「スロープ板その他の車椅子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してすることができる。 ○ 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、車椅子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】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |



| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|----------------|--|
| [段差解消] | <p>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。</p> <p>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。</p> |
| [可動式コーミング解消装置] | <p>可動式コーミング解消装置は、簡単な操作によって自動で船内出入口のコーミング部分を開閉し、段差をバリアフリー化する装置です。(事例集 P128 参照)</p> <p>可動式コーミング解消装置については、交通エコロジー・モビリティ財団のホームページ(http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/barifuri-ship/introduction.html#5)をご覧ください。</p> |
| [スロープ(勾配)の考え方] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 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 P34 参照) |
| [床面の仕上げ] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照) |

4. 甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路

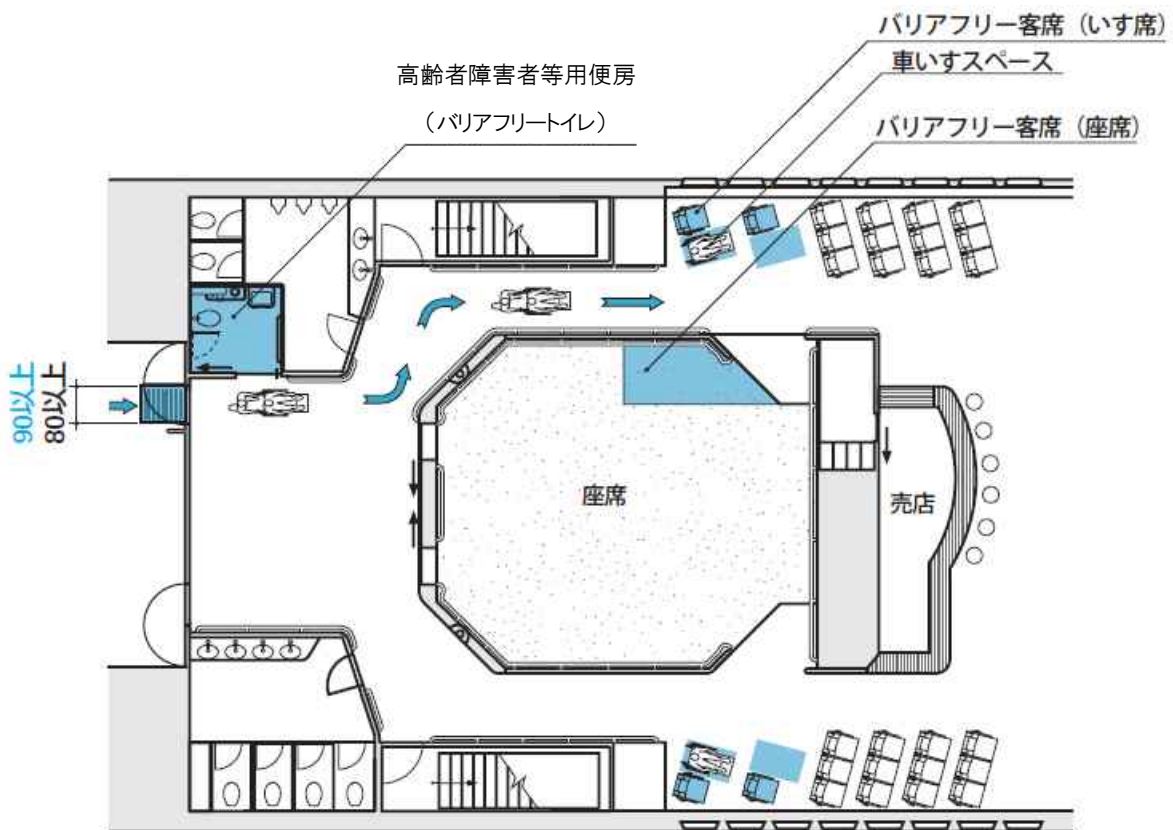
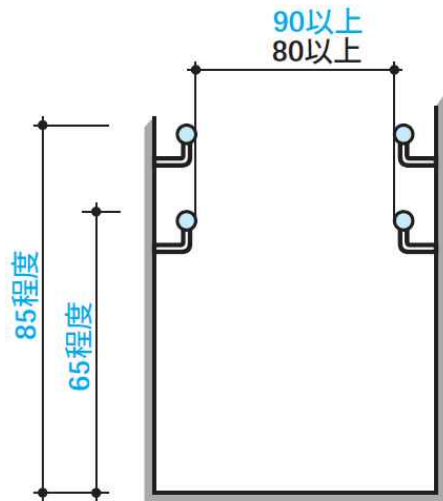
(バリアフリー基準第 51 条第 1 項関係)

| | |
|-----------------|--|
| ◆基本的な考え方 | 船内通路では、車椅子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椅子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椅子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。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> (1)幅は、80cm 以上であること。 (2)手すりが設けられていること。 (3)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。 (4)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)スロープ板その他の車椅子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。 (6)通路の末端の付近の広さは、車椅子の転回に支障のないものであること。 | |

| | |
|----------------------|---|
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【幅】 | ○ 90 cm 以上とする。(車椅子使用者が利用しやすい寸法) |
| 【手すり】(P74 参照) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 手すりは両側に設置し高さ 80~85cm 程度とする。高齢者や車椅子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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (4)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、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとって危険にならないような構造及び配置を考慮する。 |
| 【段差解消】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 段差がある場合は、極力小さくする。 ○ (5)の「スロープ板その他の車椅子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してすることができる。 ○ 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、車椅子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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (6)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。 ○ (6)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 140 cm 以上および奥行 170 cm 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】 (P72 参照) | |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |



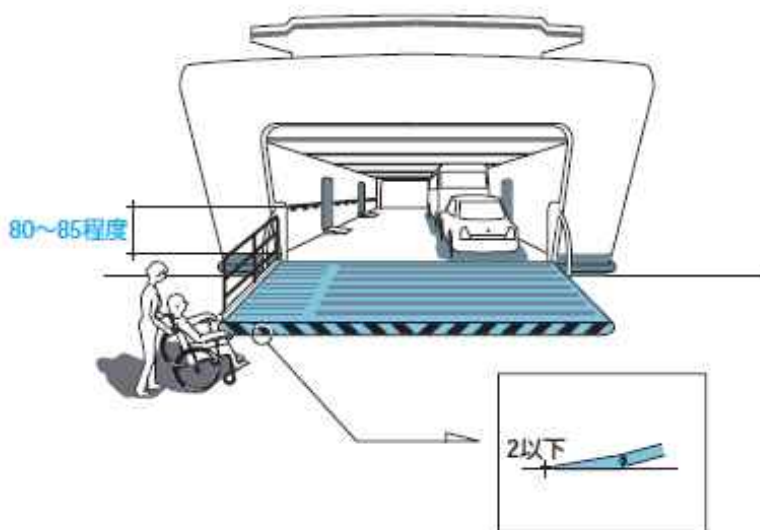
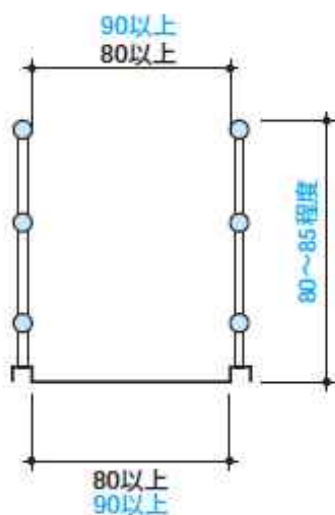
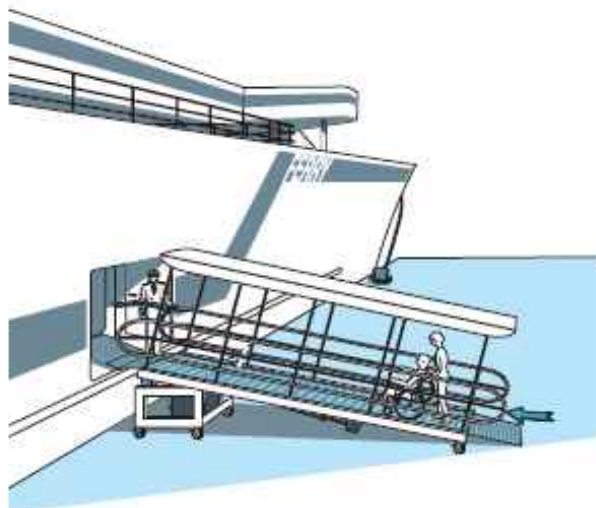
単位:cm

| ●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 P36 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 P36 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 P36 参照) |
| [手すりの点字] | (通路の手すりの基準等の解説 P76 参照) |
| [床面の仕上げ] | <p>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。</p> <p>カーペットは、毛足が短く目の詰んだもの、又は短いループが閉じているものを床に直接接着することが望まれます。</p> |
| [スロープ(勾配)の考え方] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 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 P34 参照) |

5. 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。車椅子使用者を含め障害者等がスムーズ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。 | |
| (1) 車椅子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。 | |
| (2) 幅は、80cm 以上であること。 | |
| (3) 手すりが設けられていること。 | |
| (4) 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (1)の「持ち上げられることなく乗降できる構造」とは、車椅子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、車椅子の脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。 |
| 【幅】 | ○ 90 cm 以上とする。(車椅子使用者が利用しやすい寸法) |
| 【手すり】(P74 参照) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 手すりは両側に設置し高さ 80～85cm 程度とする。高齢者や車椅子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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (4)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。 ○ 車椅子のキャスター等が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような構造を考慮する。 |
| 【勾配】 | ○ 1/12 以下とする。 |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【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

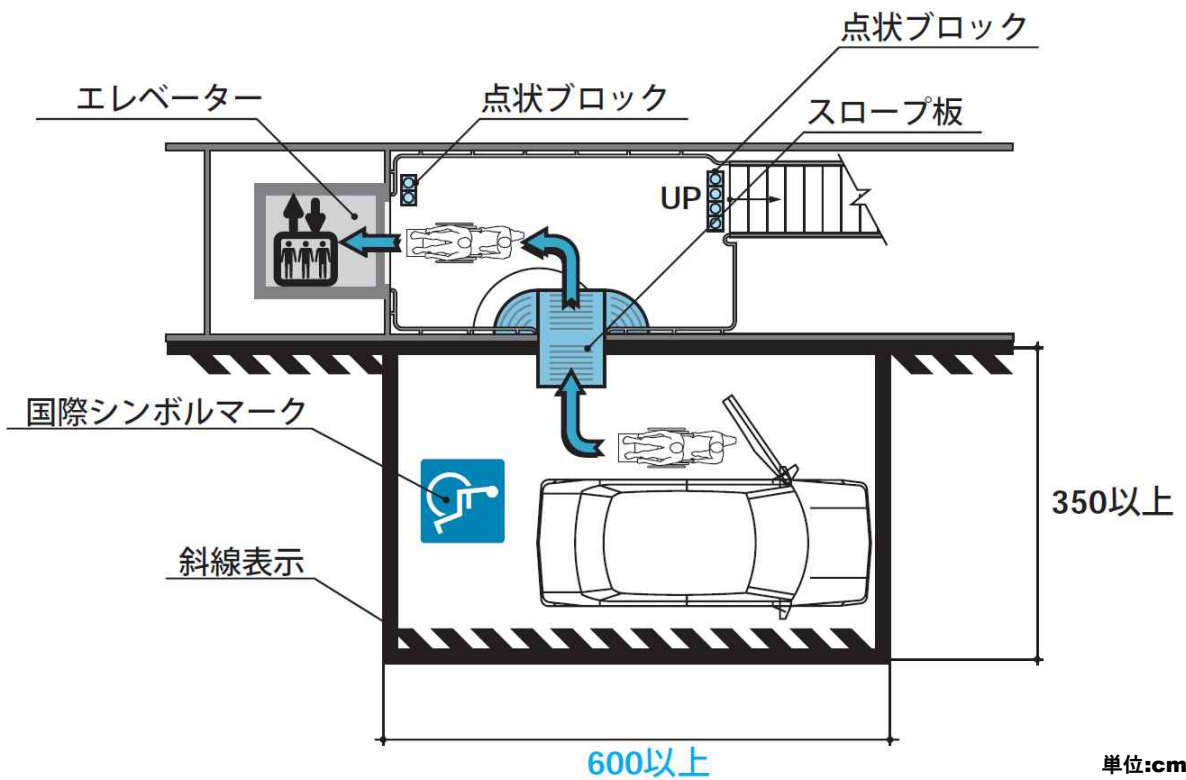
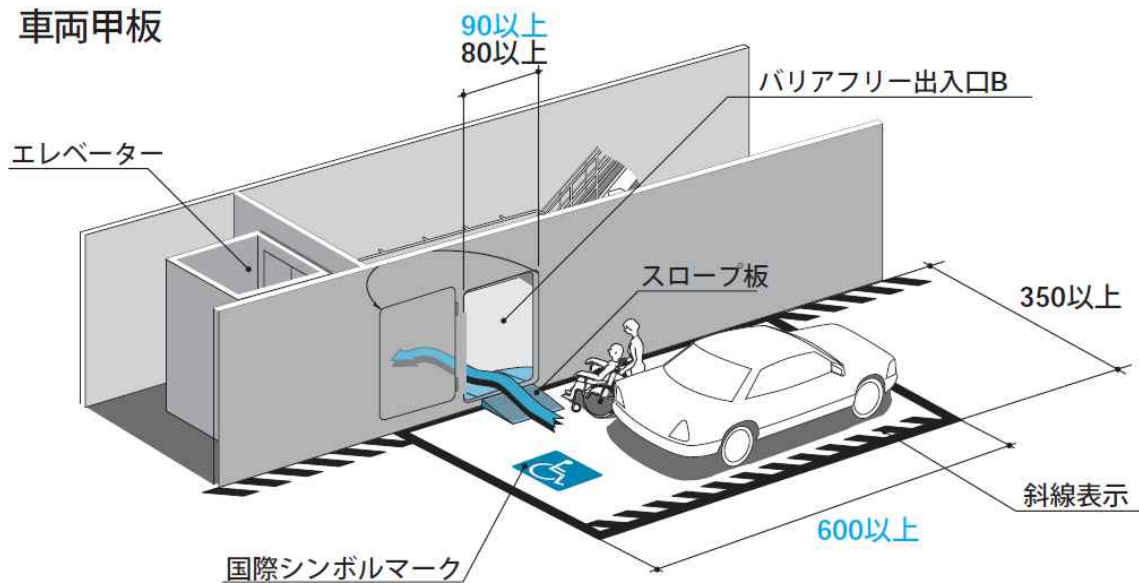
●基準等の解説・配慮事項

| | |
|----------------|---------------------------------|
| [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 P36 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 P36 参照) |
| [床面の仕上げ] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 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 P34 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 P34 参照) |

6. 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ズにできるよう、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 | |
| <p>4.車両区域</p> <p>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。</p> <p>(1)幅は、80cm以上であること。</p> <p>(2)スロープ板その他の車椅子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。</p> <p>(3)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。</p> <p>①幅は、350cm以上であること。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【幅】 | ○ 90 cm 以上とする。(車椅子使用者が利用しやすい寸法) |
| 【段差解消】 | <p>○ 段差がある場合は、極力小さくする。</p> <p>○ (2)の「スロープ板その他の車椅子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して設けられることができる。</p> <p>○ スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。</p> <p>○ スロープ板の勾配は1/12以下とする。</p> <p>○ 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きことによりその存在を容易に識別できるものとする。</p> <p>○ 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、車椅子の脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。</p> |
| 【乗降場所の床面の仕上げ】 | <p>○ 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。</p> <p>○ 清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要がある場合には、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとって危険にならないような構造及び配置を考慮する。</p> |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |

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椅子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。

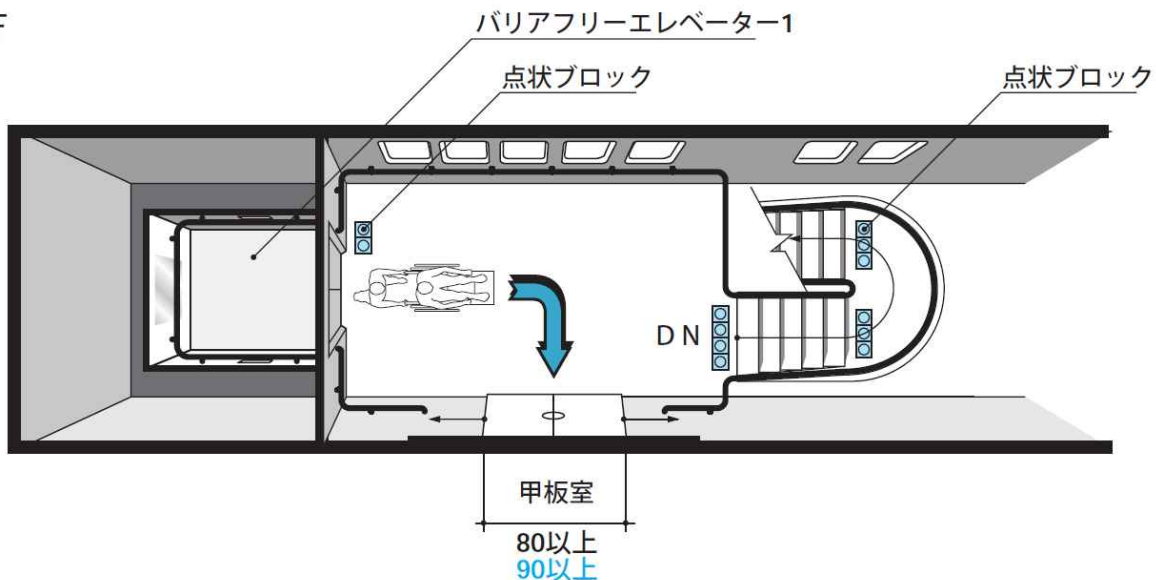
車両甲板に通路を設ける場合は、車両搭載場所との境界側にも手すりを設ける配慮が必要です。また、バリアフリー通路部分の床を色分け表示することにより明確に区別する配慮も必要です。

| | |
|----------------|---|
| [乗降場所] | <p>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。</p> <p>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 cm～40 cm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椅子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)</p> |
| [スロープ(勾配)の考え方] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 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 P34 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 P36 参照) |
| [床面の仕上げ] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照) |

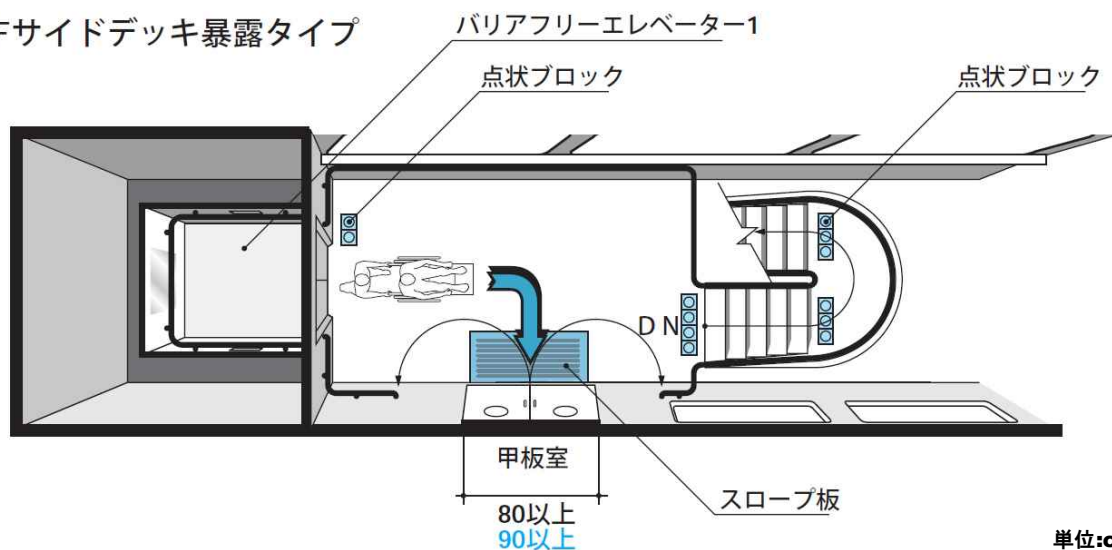
| | |
|--|--|
| ◆基本的な考え方 | 車両区域と旅客室は別甲板にある場合が多い。そのような場合には、車椅子使用者や車椅子使用者以外の肢体不自由者が移動できる設備を確保することが必要である。 |
| ◆基準 | |
| <p>7.バリアフリー通路1</p> <p>バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車椅子スペースとの間の通路のうちそれぞれ 1 以上は、次に掲げる基準に適合するもの(以下「バリアフリー通路 1」という。)でなければならない。</p> <p>(1)幅は、80cm 以上であること。 (2)手すりが設けられていること。 (3)手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。 (4)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)スロープ板その他の車椅子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。 (6)通路の末端の付近の広さは、車椅子の転回に支障のないものであること。</p> | |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【幅】 | ○ 90 cm 以上とする。(車椅子使用者が利用しやすい寸法) |
| 【手すり】(P74 参照) | ○ 手すりは両側に設置し高さ 80～85cm 程度とする。高齢者や車椅子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】 | ○ (4)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、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような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。 ○ (5)の「スロープ板その他の車椅子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してすることができる。 ○ 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、車椅子の脱輪を防止するよう左右に立ち上がり設ける。 |
| 【末端の構造】 | ○ (6)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。 ○ (6)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 140 cm 以上および奥行 170 cm 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】 (P72 参照) | |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |

2F



2Fサイドデッキ暴露タイプ



● 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 P36 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 P36 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 P36 参照) |
| [手すりの点字] | (通路の手すりの基準等の解説 P76 参照) |
| [床面の仕上げ] | (甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 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 P34 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 P34 参照) |

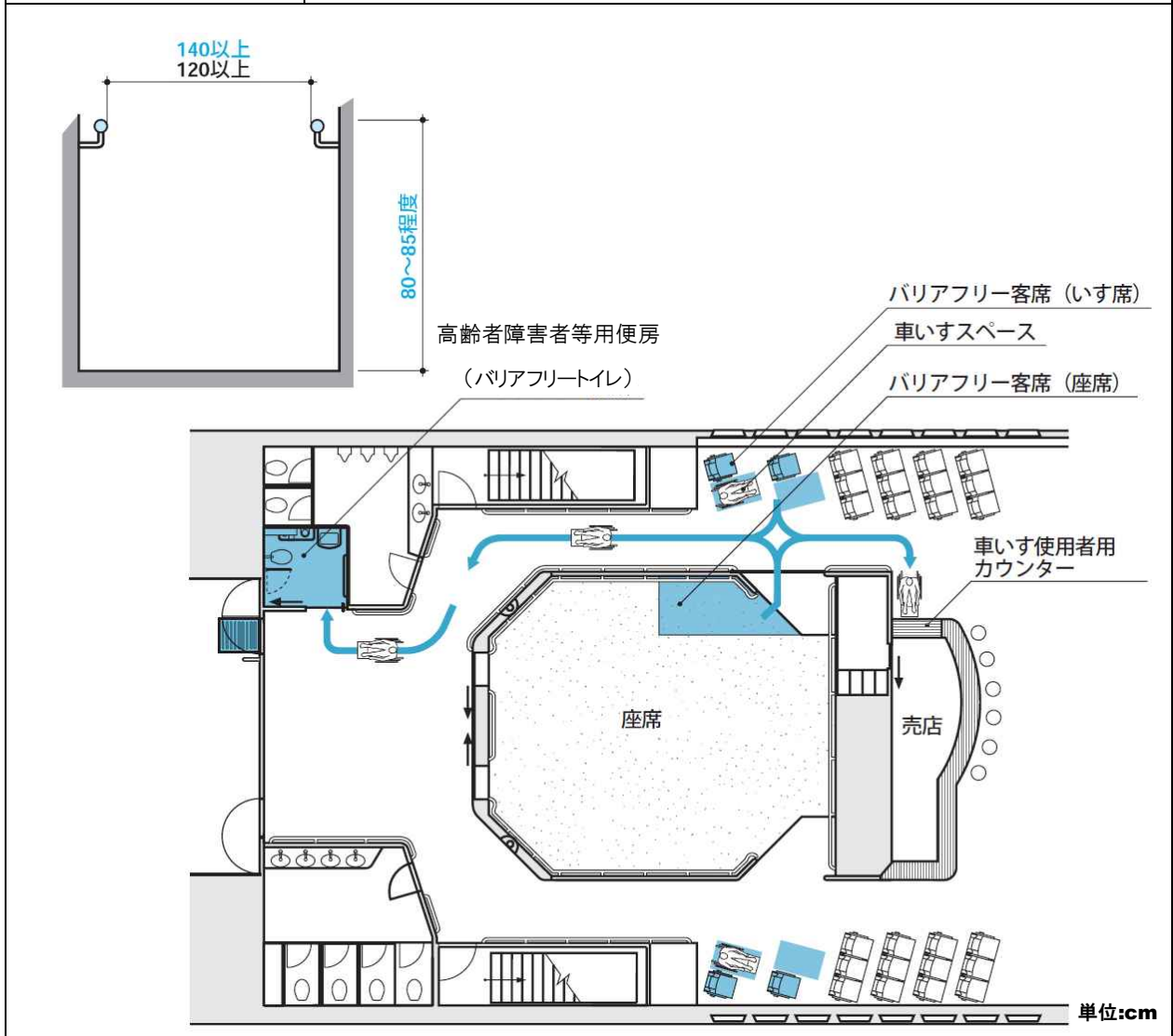
1. バリアフリー客席及び車椅子スペースから船内旅客用設備まで

(バリアフリー基準第 51 条第 2 項関係)

| | |
|-----------------|---|
| ◆基本的な考え方 | <p>バリアフリー客席及び車椅子スペースから船内旅客用設備(高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)、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ズ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。</p> <p>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である。</p> |
|-----------------|---|

| | |
|--|---|
| ◆基準 | |
| 8.バリアフリー通路 2 | |
| <p>バリアフリー客席及び車椅子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。</p> <p>(1)幅は、120cm 以上であること。</p> <p>(2)手すりが設けられていること。</p> <p>(3)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。</p> <p>(4)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。</p> <p>(5)スロープ板その他の車椅子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。</p> <p>(6)通路の末端の付近の広さは、車椅子の転回に支障のないものであり、かつ、50m以内ごとに車椅子が転回し及び車椅子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。</p> | |
| ◆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。(車椅子使用者が転回に支障ない寸法) |
| 【手すり】(P74 参照) | ○ 手すりは両側に設置し高さ 80~85cm 程度とする。高齢者や車椅子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】 | ○ (4)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がある場合には、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような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。 ○ (5)の「スロープ板その他の車椅子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。 |
| 【末端の構造】 | ○ (6)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。 ○ (6)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 |

| | |
|-----------------------|--|
| | <p>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。</p> <p>○ 転回場所の広さは、幅 140 cm 以上および奥行 170 cm 以上の空間とする。</p> |
| 【すれ違い場所】 | <p>○ (6)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。</p> <p>○ (6)において、「車椅子が転回し及び車椅子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。</p> <p>○ 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 180 cm 以上、奥行き 180cm 以上のすれ違い場所を設ける。</p> |
| 【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】 (P72 参照) | |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |



| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|------------------|--|
| [バリアフリー通路 2 の設備] | <p>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。</p> <p>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に、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に、高さ 110 cm 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。</p> |
| [船内通路] | <p>船内通路においては、車椅子使用者や、車椅子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。)</p> |
| [すれ違い場所] | <p>見通しの利かない長い通路の曲がり角等で車椅子使用者同士が行き合った場合、車椅子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。</p> |
| [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 P36 参照) |
| [手すりの点字] | (通路の手すりの基準等の解説 P76 参照) |
| [床面の仕上げ] | (甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 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 P34 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 P34 参照) |

| | |
|-----------------|---|
| ◆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、車椅子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. 高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)

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(「高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)」という。)でなければならない。

- (1) 便所内に車椅子使用者が円滑に利用することができる構造の便房(以下「車椅子使用者用便房」という。)が一以上(男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ一以上)設けられていること。
- (2) 高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造を有する便所であること。

16. 高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)

16.1 15.(1)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(「高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)」という。)でなければならない。

- (1) 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。
- (2) 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) 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き式小便器、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。
- (4) 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。
- (5) 出入口の幅は、80cm 以上であること。
- (6) 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- (7) 出入口には、車椅子使用者用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。
- (8) 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。
- (9) 車椅子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.(1)の車椅子使用者用便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1) 腰掛便座及び手すりが設けられていること。
- (2) 出入口の幅は、80cm 以上であること。
- (3) 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- (4) 出入口には、当該便房が車椅子使用者用便房であることを表示する標識が設けられていること。
- (5) 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。
- (6) 車椅子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。

(7) 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

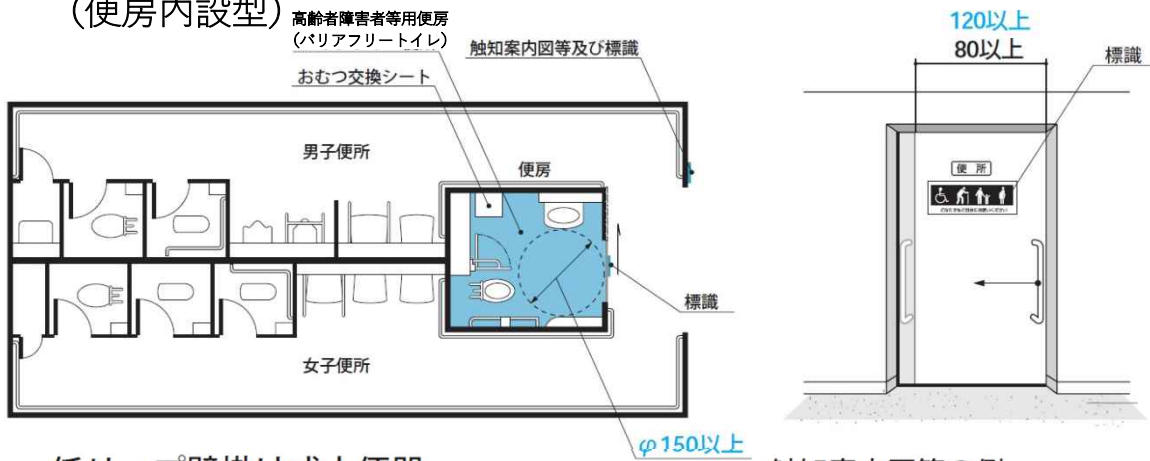
| | |
|----------------|---|
| 【便所の設置】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 船舶設備規程第 117 条により大便所を設けることとされていない船舶についても便所を設ける場合は便所とする。 ○ 男女別に設置する場合は、異性介助の者たちが入りやすい位置(一般便房入口付近等)に設置する。 |
|----------------|---|

| | |
|-----------------------|--|
| 【案内設備 (触知案内図等)】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 16.1(1)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 140 cm から 150 cm とする。 |
| 【床面仕上げ】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 16.1(2)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がある場合には、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような構造及び配置を考慮する。 |
| 【手すり】 (P63 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 段差がある場合は、極力小さくする。 ○ 16.1(6)の「車椅子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】 (P107 参照) | ○ 16.1(7)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‘障害のある人が使える設備’図記号をいう。 |
| 【出入口の戸】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 16.1(8)②の「容易に開閉して通過できる構造」とは、車椅子使用者が車椅子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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 16.1(9)の「円滑な利用に適した広さ」とは、車椅子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。 |

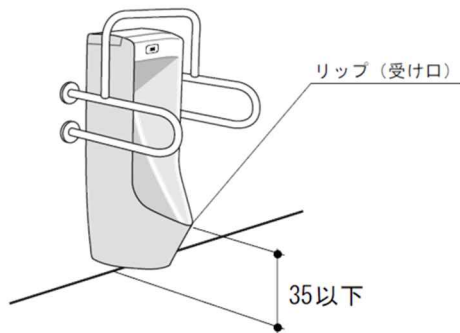
| | |
|-----------------------|--|
| 便 房 | |
| 【手すり】 (P63 参照) | |
| 【出入口の幅】 | ○ 90cm 以上とし、120cm 以上とすることが望ましい。(二本杖使用者の利用しやすい寸法) |
| 【段差解消】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 段差がある場合は、極力小さくする。 ○ 16.2(3)の「車椅子使用者が通過する際に支障となる段」とは、高さ 2cm を超えるものをいう。 |
| 【出入口の標識】 (P107 参照) | ○ 16.2(4)における「標識」として、国際シンボルマーク又は、JIS Z8210(案内用図記号)の‘障害のある人が使える設備’図記号をいう。 |

| | |
|-------------------------------|---|
| 【出入口の戸】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 16.2(5)②の「容易に開閉して通過できる構造」とは、車椅子使用者が車椅子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同基準に適合するものをいう。 ○ 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 16.2(6)の「円滑な利用に適した広さ」とは、車椅子使用者が便所の出入口、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、車椅子使用者が円滑に使用できるものにあつ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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 16.2(7)の「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】 (P61 参照) | |
| 【照明設備】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【おむつ交換シート】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 航行予定時間等を勘案し、障害者等のおむつ替え用等に、折りたたみ式大型ベッドまたは収納式的大型おむつ交換台を設置することが望ましい。 |

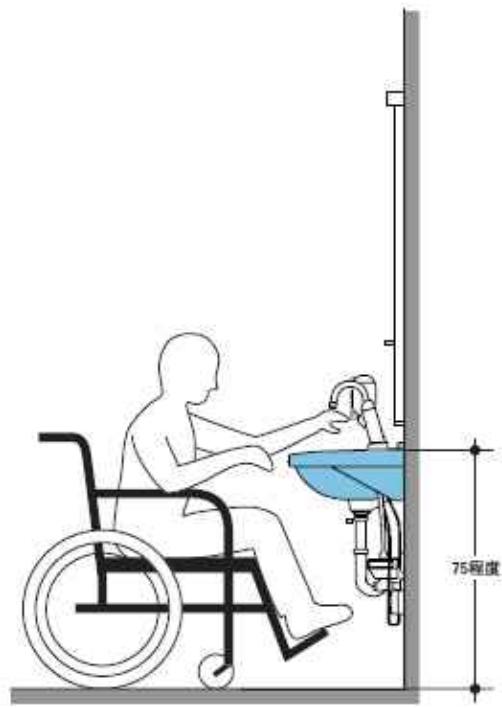
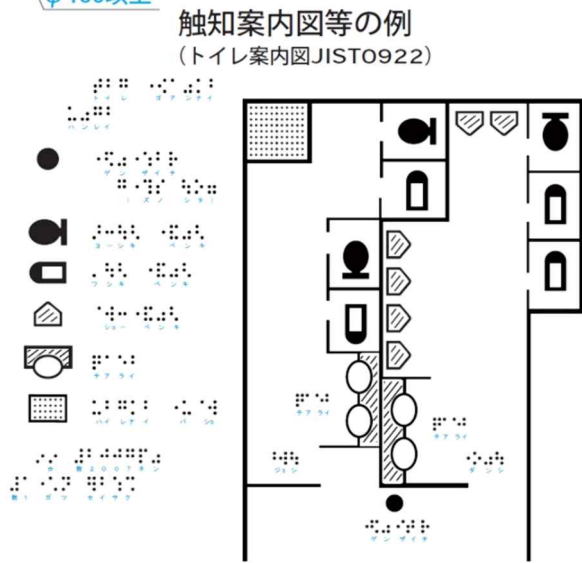
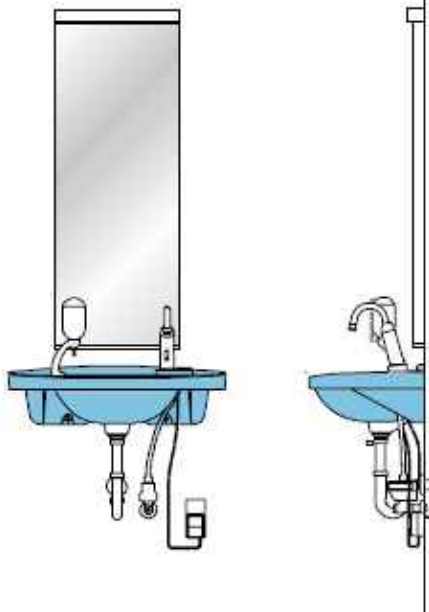
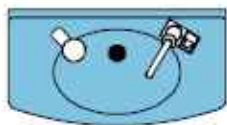
高齢者障害者等用便房 (バリアフリースイール) (便房内设型)



低リップ壁掛け式小便器



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 | |
|-------------------------------|---|
| [配置] | 高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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、車椅子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、触知案内図により表示する場合の表示方法は JIS T0922 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 P34 参照) |
| [便器] | 車椅子利用者にとって、便座の高さが合わない場合や、車椅子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、車椅子利用者は、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。 上肢が動かしにくい利用者に考慮し、温水洗浄便座を設けることが望まれます。 |
| [標識] | (標識の基準等の解説 P109 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 P34 参照) |
| [高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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、手動車椅子で方向転換が可能なスペースを確保する(標準的には 200 cm以上×200 cm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、電動車椅子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 220 cm以上×220 cm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椅子での出入りが可能となるよう、車椅子に乗った状態でも畳める構造、位置となるよう配慮が必要です。 |
| [ベビーチェアや簡易型オストメイト用設備の設置] | 車椅子利用者用便房への利用が集中し、車椅子利用者などから使いたいときに使えない場合があることが指摘されています。このため、車椅子利用者用便房の他に複数の便房がある場合は、機能分散を図る観点から、必要に応じて、一般便房にベビーチェアや簡易型オストメイト用設備(腰掛便座の背もたれに水栓をつけたもの等)などを設置することが望まれます。 |
| [戸の表示] | ロービジョン、色覚異常の利用者等に配慮し、便房の戸には確認しやすい大きさ、色(参考資料 3 参考 2-2-5 参照)により使用可否を表示することが望まれます。また、色だけでなく「空き」、「使用中」等の文字による表示も併記することが望まれます。 |
| [緊急時への備え] | 視覚障害者や聴覚障害者にも配慮し、緊急事態の情報を音声及び光によって提供できる設備(フラッシュライト等)を備えることが望まれます。 フラッシュライト等を設置する場合には、便房内の扉等にフラッシュライトの点滅が緊急事態を表す旨を表示することが望まれます。 フラッシュライト等は、便房の扉を閉じた状態で、すべての便房内からその点滅が十分識別できる位置に設置することが望まれます。 |

3.高齢者障害者等用便房(バリアフリースイール)(独立型)(バリアフリー基準第54条関係)

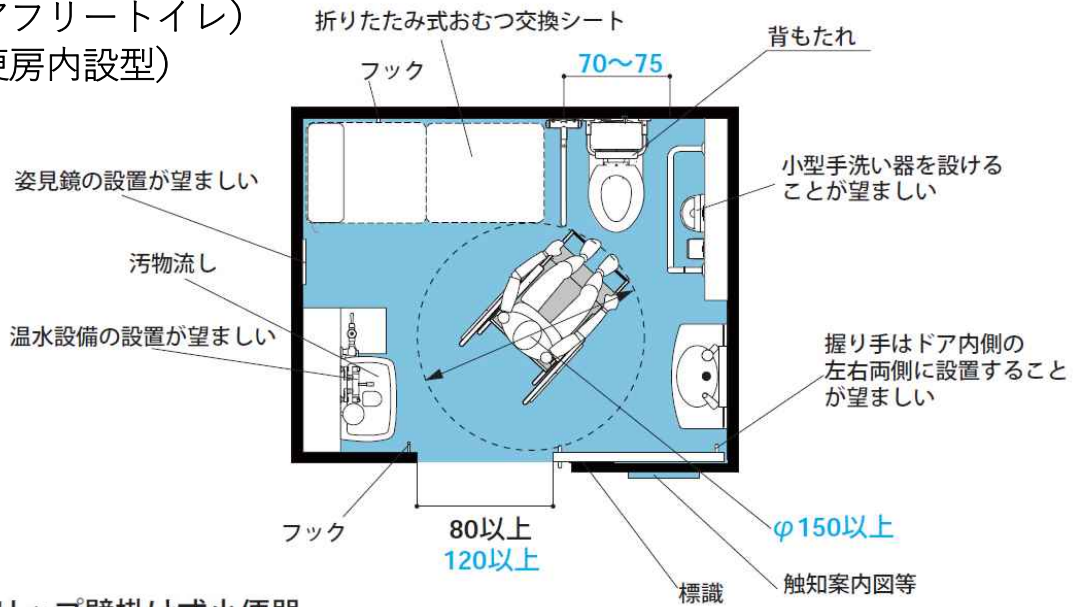
| | |
|-----------------|---|
| ◆基本的な考え方 | 障害部位により使用方法も異なることから、車椅子が十分回転できること、便座の高さ、フットサポートが便器に当たらないようにすること、便器の形状について配慮する。また、乳幼児を連れた利用者等にも配慮する。 |
|-----------------|---|

| | |
|---|--|
| ◆基準 | |
| 15.高齢者障害者等用便房(バリアフリースイール) | |
| 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(「高齢者障害者等用便房(バリアフリースイール)」という。)でなければならない。 | |
| (1)便所内に車椅子使用者が円滑に利用することができる構造の便房(以下「車椅子使用者用便房」という。)が一以上(男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ一以上)設けられていること。 | |
| (2)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.高齢者障害者等用便房(バリアフリースイール)(独立型) | |
| 17.1 15.(2)の便所は、次に掲げる基準に適合するもの(「高齢者障害者等用便房(バリアフリースイール)(独立型)」という。)でなければならない。 | |
| (1)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。 | |
| (2)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)男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き式小便器、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。 | |
| (4)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。 | |
| (5)腰掛便座及び手すりが設けられていること。 | |
| (6)出入口の幅は、80cm以上であること。 | |
| (7)出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。 | |
| (8)出入口には、当該便所が車椅子使用者が円滑に利用することができる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。 | |
| (9)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。 | |
| (10)車椅子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。 | |
| (11)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。 | |

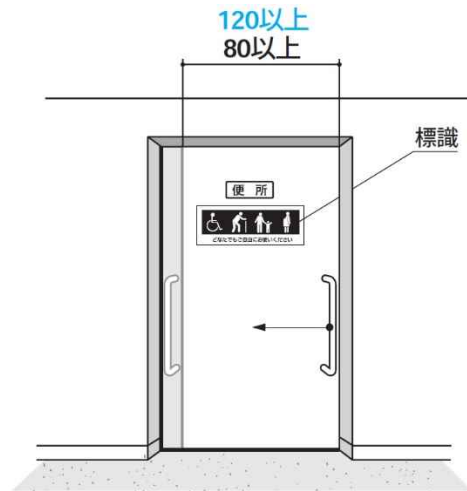
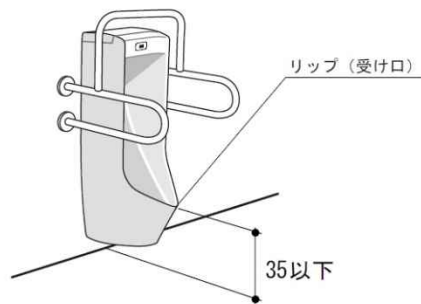
| | |
|-----------------------|--|
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【便所の設置】 | ○ 船舶設備規程第117条により大便所を設けることとされていない船舶についても便所を設ける場合は高齢者障害者等用便房(バリアフリースイール)とする。 ○ 男女別に設置する場合は、異性介助の者たちが入りやすい位置(一般便房入口付近等)に設置する。 |
| 【案内設備(触知案内図等)】 | ○ 17.1(1)における「その他の方法」とは、触知案内図を使用する方法をいう。 ○ 触知案内図等を設置する高さは、床からその中心までの高さを140cmから150cmとする。 |
| 【床面仕上げ】 | ○ 17.1(2)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、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、ま |

| | |
|-------------------------------|---|
| | た歩行困難者にとっても危険とならないような構造及び配置を考慮する。 |
| 【手すり】 (P63 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「車椅子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】 (P107 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‘障害のある人が使える設備’図記号をいう。 |
| 【出入口の戸】 | ○ 17.1(9)②の「容易に開閉して通過できる構造」とは、車椅子使用者が車椅子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】 | ○ 17.1(10)の「円滑な利用に適した広さ」とは、車椅子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、車椅子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】 | ○ 17.1(11)の「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】 (P61 参照) | |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【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。 ○ 航行予定時間等を勘案し、障害者等のおむつ替え用等に、折りたたみ式大型ベッドまたは収納式的大型おむつ交換台を設置する。 |

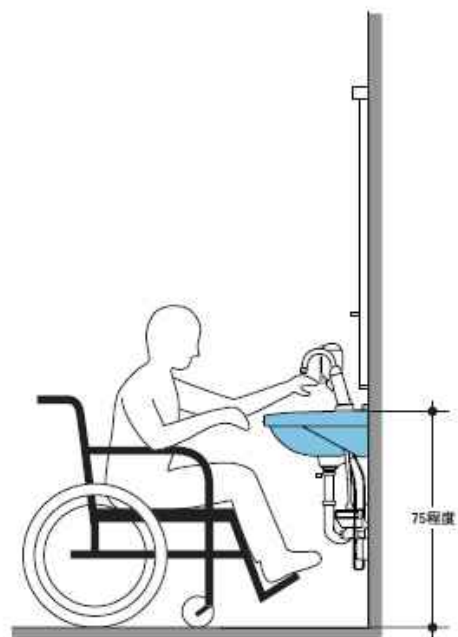
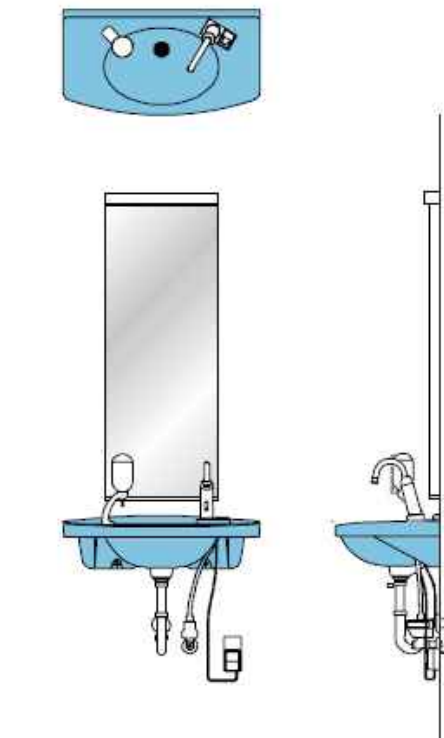
高齢者障害者等用便房
(バリアフリートイレ)
(便房内設型)



低リップ壁掛け式小便器



車いす使用者を考慮した手洗い水洗器具の例



単位:cm

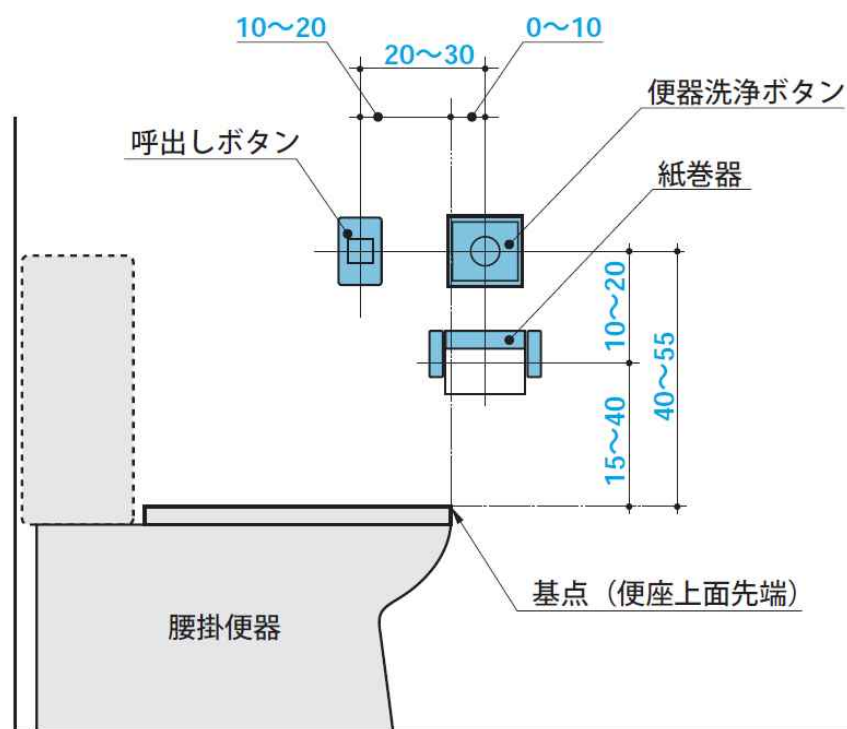
| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|-------------------------------|--|
| [配置] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [触知案内図等の設置] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [床面の仕上げ] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照) |
| [便器] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [標識] | (標識の基準等の解説 P109 参照) |
| [段差・勾配の視覚的表示] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照) |
| [高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)の必要な寸法] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [おむつ交換シートの取付け] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [戸の表示] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [緊急時への備え] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |

4. 高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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 | 高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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し、センサーの反応時間を短くする。 ○ 鏡を取りつける場合は、車椅子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】 | ○ 呼出しボタンは、便器に腰掛けた状態、車椅子から便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからでも操作できるように複数設置する。音と光で押したことが確認できる機能を付与する。 |
| 【オストメイトへの対応】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられていること。 ○ 上記設備が設けられた便房にはその旨を表示する標識が設けられていること。 ○ 上記設備の1以上は、パウチの洗浄や利用者がペーパー等で腹部を拭う場合を考慮し、温水が出る汚物流しを設置する。 ○ 汚物流しの洗浄装置を設置する場合には、洗浄装置付近の利用しやすい高さに、パウチなどのものを置ける十分なスペースを設置する。 |
| 【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、かつおむつ交換台やオストメイト用の水洗器具から手の届く範囲に設ける。 |
| 【おむつ交換シート】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 航行予定時間等を勘案し、障害者等のおむつ替え用等に、折りたたみ式大型ベッドまたは収納式の大型おむつ交換台を設置する。 |
| 【紙巻器】 | ○ 紙巻器は片手で紙が切れるもの(ワンハンドカット機能付き)とし、便器に腰掛けたままの状態と、便器の周りで車椅子から便器に移乗しない状態の双方から使用できるように設置する。 |

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

| | |
|---------------------------------|--|
| [高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [ベビーチェアや簡易型オストメイト用設備の設置] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |

II

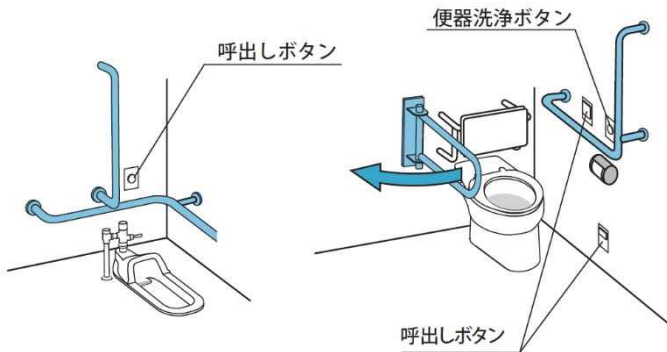
船内旅客用設備利用に関する基準

5. 便所(バリアフリー基準第 54 条関係)

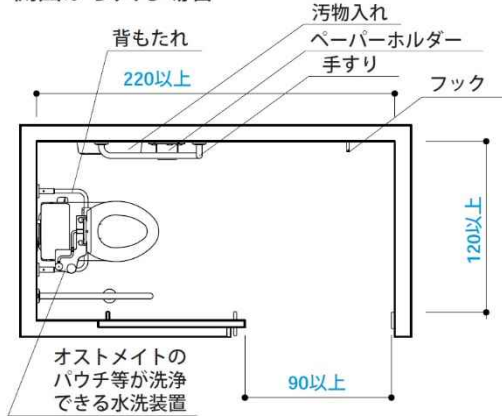
| | |
|--|--|
| <p>◆基本的な考え方</p> | <p>高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)以外の便所においても、高齢者、障害者等の利用を考慮し、手すりの設置、滑りにくい床面仕上げ、点字案内、出入口などの段差解消や腰掛便座設置などを行うことが必要である。</p> |
| <p>◆基準</p> | |
| <p>14.便所 便所を設ける場合は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 (1)便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別(当該区別がある場合に限る。)並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。 (2)床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 (3)男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き式小便器、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。 (4)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。 (5)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。</p> | |
| <p>◆基準・推奨の仕様</p> | |
| <p>【案内設備 (触知案内図等)】</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ (1)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 140～150 cm とする。 |
| <p>【床面仕上げ】</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ (2)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がある場合には、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような構造及び配置を考慮する。 |
| <p>【出入口】</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 |
| <p>【手すり】</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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、胸部で寄りかけられるようなもの、または、両側に寄りかけられるように便器から突き出した手すりとし、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。 |
| <p>【水洗器具】</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 寄りかかる場合を考慮し、十分な取付強度を持たせる。 |
| <p>【呼出しボタン】</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 |
| <p>【照明設備】</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |

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

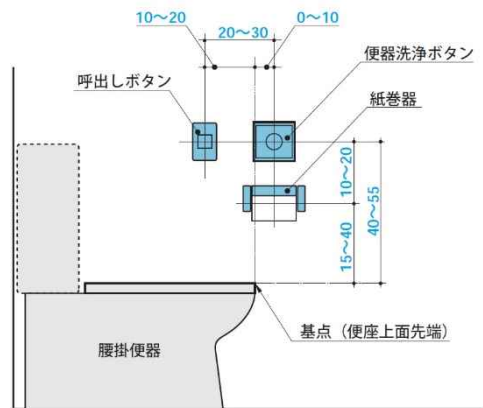
大便器の手すり例



側面から入る場合



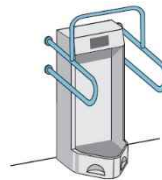
操作部及び紙巻器の配置及び設置寸法



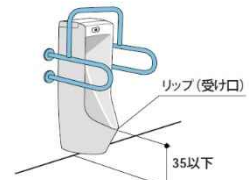
器具類の配置についてはJIS規格S0026:2007「公共トイレにおける便房内操作部の形状・色・配置および器具の配置」による

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

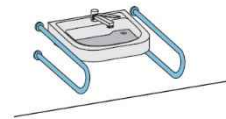
床置き小便器手すり例



低リップ壁掛式小便器



手洗い水洗器具の手すり例



単位:cm

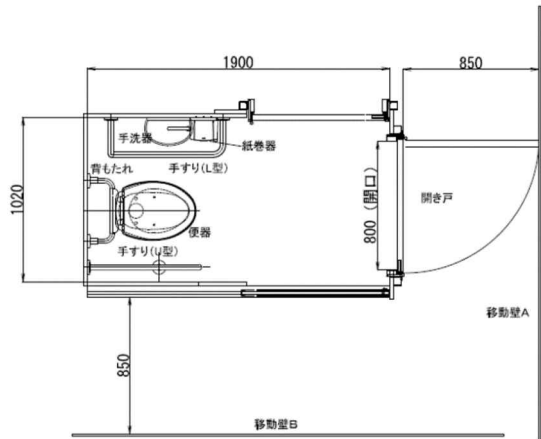
●基準等の解説・配慮事項

| | |
|---------------------------------|--|
| [触知案内図等の設置] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [床面の仕上げ] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照) |
| [便器] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 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 P34 参照) |
| [高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)の必要な寸法] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [おむつ交換シートの取付け] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| [高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)内の呼出しボタン] | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)に設置する便器洗浄ボタン等の基準等の解説 P62 参照) |
| [便所の設置] | 高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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。 |

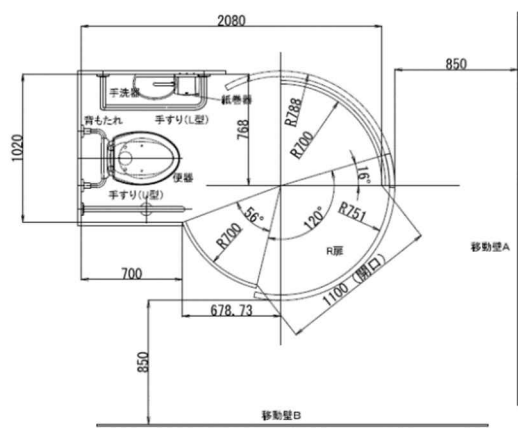
| | |
|----------------------------------|--|
| 【ベビーチェアや簡易型オストメイト用設備の設置】 | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| 【戸の表示】 | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| 【緊急時への備え】 | (高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)(便房内設型)の基準等の解説 P56 参照) |
| 【簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)】 | <p>簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)は、小型旅客船のために考案された、車椅子使用者等の利用に配慮した省スペースの便所です。</p> <p>小型旅客船には大便所の設置義務がありません。また設置される場合も、適用されるバリアフリー基準は手すりの設置等の限定されたものであるため、空間制約により、車椅子使用者の利用にとって、十分な広さを有さない便所が設置されることがあります。簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)は、空間利用の工夫等により、総トン数 20トン以上の旅客船に要求されるバリアフリー便房よりも省スペースで、かつ、車椅子使用者等の利用に配慮したものとなっています。(参考資料 7 参照)</p> |

簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)の例 (※写真は検討用のモックアップ)

<便器に対して正面から出入する場合の簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)>



<R形状の扉を利用した簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)>

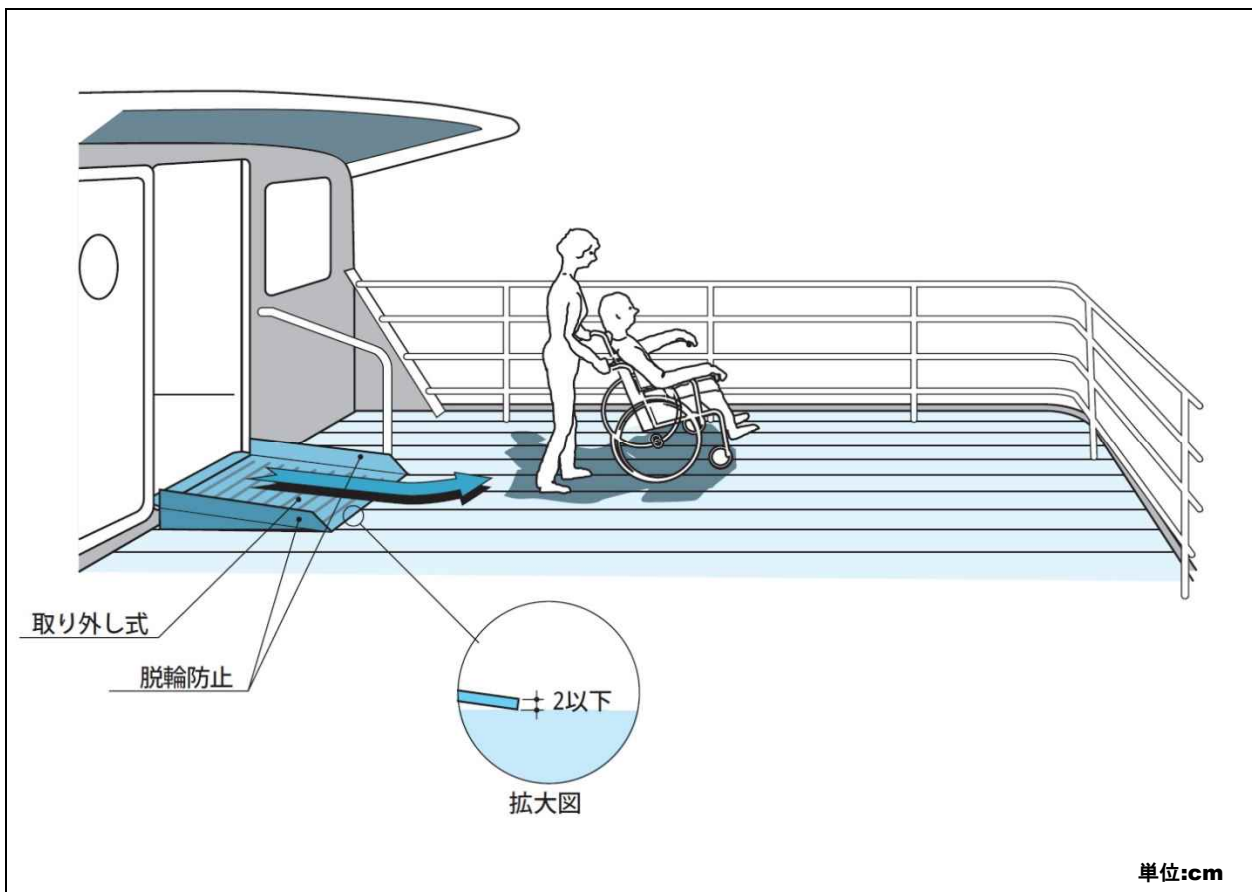


出典: 小型旅客船のバリアフリー化と標準化モデルの検討報告書(平成 30 年 3 月)(公財)交通エコロジー・モビリティ財団

6. 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。 | |
| (1) 出入口の幅は、80cm 以上であること。 | |
| (2) 段を設ける場合は、スロープ板その他の車椅子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。 | |
| (3) 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。 | |
| (4) 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) 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。 ○ (2)の「スロープ板その他の車椅子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してすることができる。 ○ 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、車椅子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】(P72 参照) | |
| 【床面仕上げ】 | ○ (4)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】(P74 参照) | ○ 手すりは高さ 80～85cm 程度とする。高齢者や車椅子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。 |
| 【障害物回避】 | ○ エアーダクト等の設置位置を、移動の際、障害とならない位置とする。 |



| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|----------------|--|
| [戸の構造] | (戸の基準等の解説 P73 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 P34 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 P34 参照) |
| [床面の仕上げ] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 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 P36 参照) |
| [遊歩甲板の広さ] | 遊歩甲板では、140cm(車椅子使用者が転回に支障ない寸法)以上の通路幅を確保することが望まれます。 |

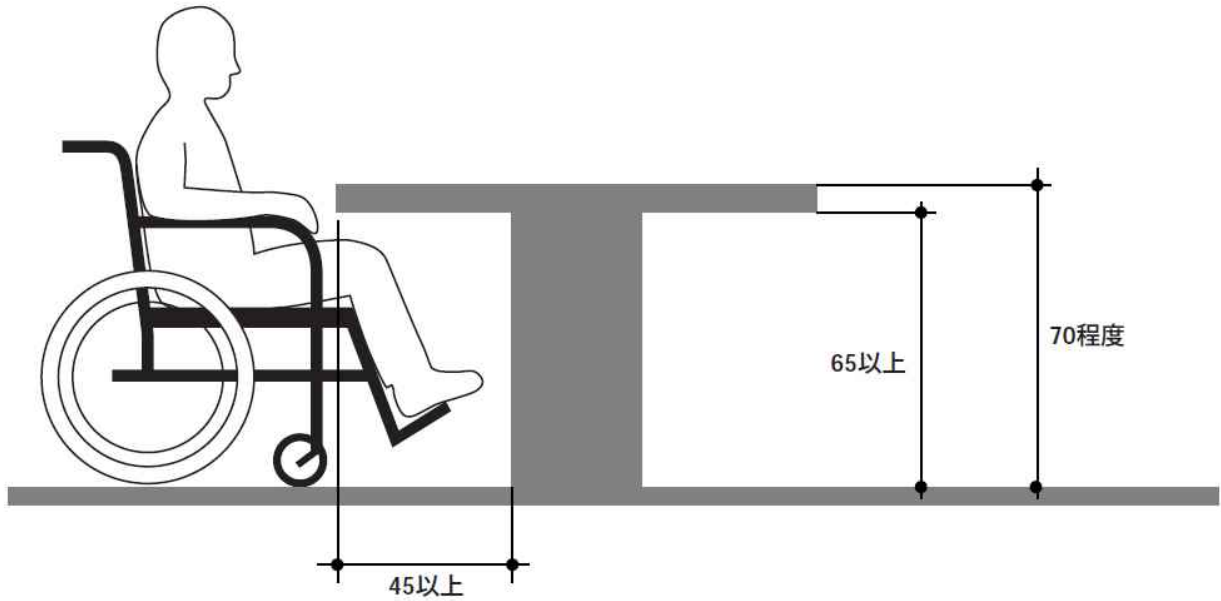
7. 食堂(バリアフリー基準第 55 条関係)

| | |
|-----------------|---|
| ◆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受用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 | |
| もつば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。 | |
| (1) 出入口の幅は、80cm 以上であること。 | |
| (2) 出入口には段がないこと。 | |
| (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。 | |
| (4) 食堂には、いすの収容数百人ごとに一以上の割合で、車椅子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。 | |
| (5) 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。 | |

| | |
|-------------------------|---|
| ◆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。 ○ (2)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】 | ○ (3)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】 | ○ (4)の「円滑な利用に適した構造」とは、車椅子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、車椅子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】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、充分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【意思疎通を図るための設備】 | ○ (5)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。 ○ (5)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。 ○ (5)「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以に表示することをいう。 |
| 【コミュニケーション支援ボード】 | ○ 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 T0103)を利用したコミュニケーション支援ボードを設ける。(参考資料 5 参照) |

テーブル



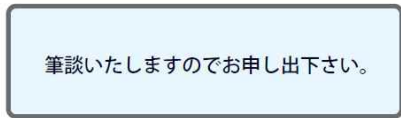
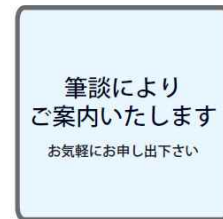
筆談用具



筆談器



筆談用具設置案内の例



単位:cm

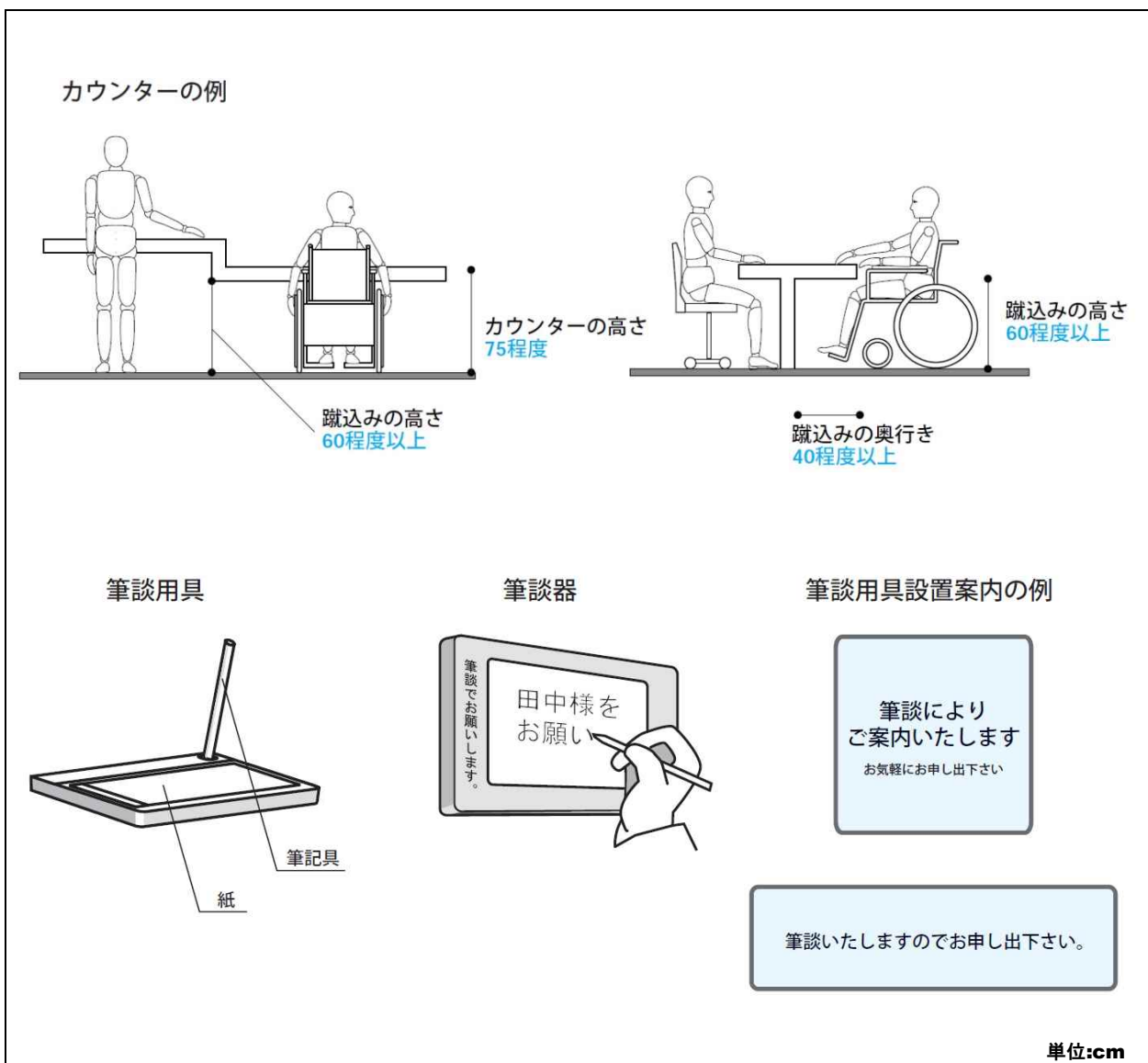
●基準等の解説・配慮事項

| | |
|-------------------|---|
| [床面の仕上げ] | (甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 参照) |
| [食堂のバリアフリー設備] | <p>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、車椅子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。</p> <p>車椅子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椅子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。</p> |
| [意思疎通を図るための設備の表示] | 誰にでも一目で「筆談で対応できる」というコミュニケーション手段がわかるよう「筆談マーク」が策定されています。(参考資料 9 参照)。 |

8. 売店(バリアフリー基準第 55 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楽しむ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 ー以上の売店(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、車椅子使用者との対応に配慮して高さは 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】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【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支援ボード】 | ○ 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 T0103)を利用したコミュニケーション支援ボードを設ける。(参考資料 5 参照) |



| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|--------------------|---|
| [床面の仕上げ] | (甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 参照) |
| [売店へのバリアフリー化された通路] | 売店是对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。区画の中にあつ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椅子のフットサポートが入る構造、カウンターは 75cm 程度で車椅子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。 |
| [意思疎通を図るための設備の表示] | (食堂の基準等の解説 P69 参照) |

III

通行部分の基準

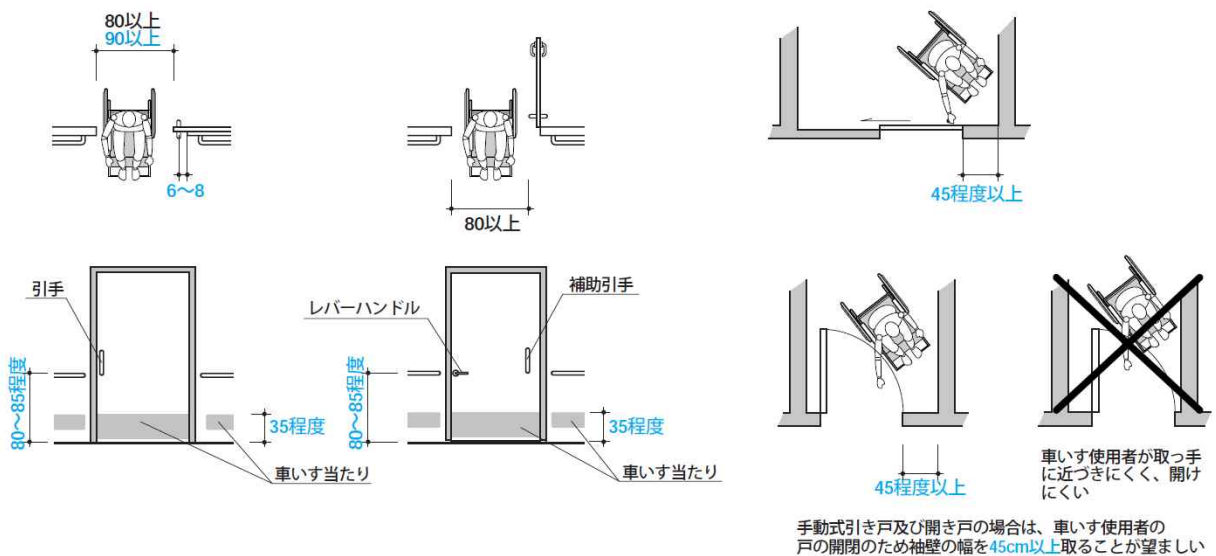
1. 戸 (バリアフリー基準第 51 条第 3 項関係)

| | |
|-----------------|--|
| ◆基本的な考え方 | 設置に関しては、車椅子使用者や高齢者、車椅子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。 |
|-----------------|--|

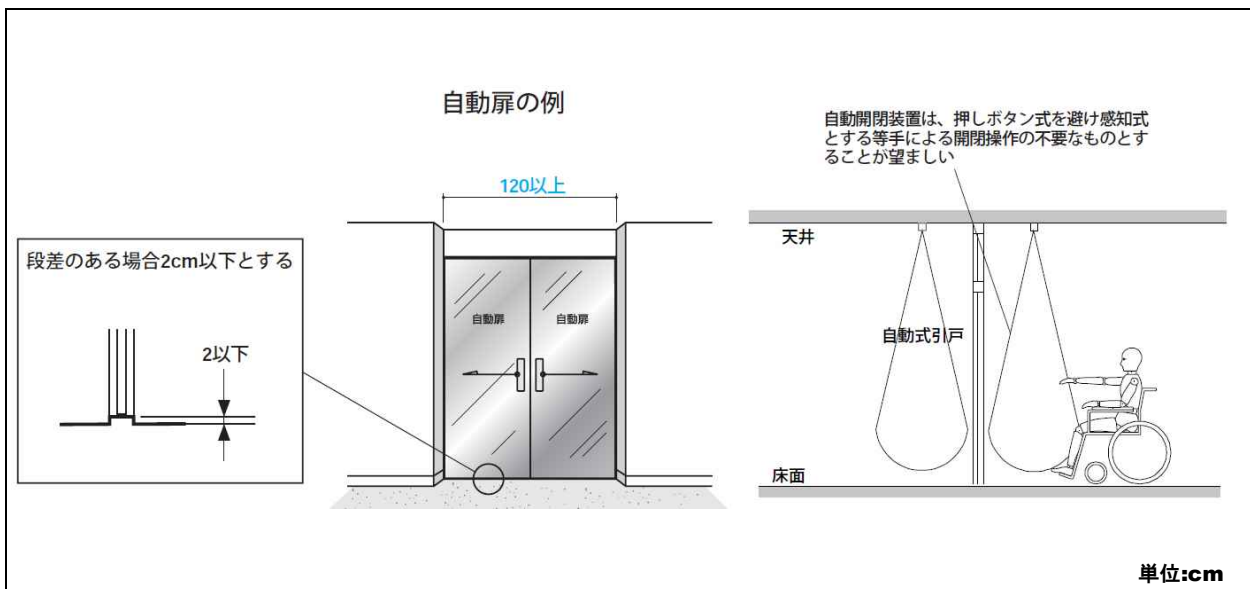
| |
|--|
| ◆基準 |
| 9. 戸 バリアフリー通路1及びバリアフリー通路2に戸(暴露されたものを除く。)を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。 (1)幅は、80cm以上であること。 (2)自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。 |

| | |
|------------------|---|
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【出入口の幅】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ バリアフリー通路1に設ける戸は、90cm以上とする。(車椅子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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 自動式に開閉する構造の戸は、車椅子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



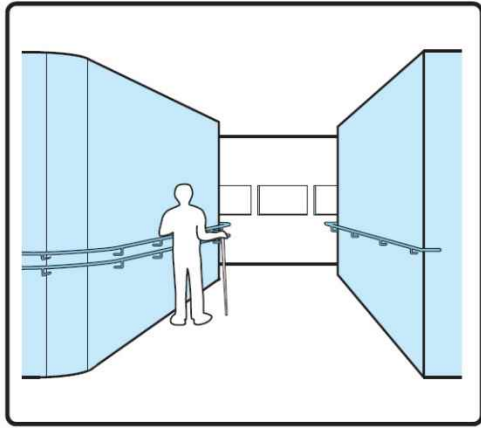
単位:cm



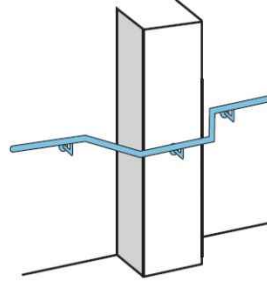
| ● 基準等の解説・配慮事項 | |
|---------------|--|
| [戸の構造] | <p>自動ドアは車椅子使用者や手が麻痺している方、松葉杖使用者等が、出入りしやすいよう定めているものであり、自動扉でない場合は軽い力で開閉ができる引き戸が望まれます。</p> <p>自動式・感知式その他“容易に開閉して通過できる構造のもの”とは、軽い力で操作ができる手動式引き戸で、握り手は棒状、ハンドル式のものなどがあります。</p> <p>事例としては福祉センター、病院等に設置されているものがあげられます。</p> |
| [段差・勾配の視覚的表示] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照) |
| [握り手の形状・色] | <p>手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト)が大きいこと等によりロービジョン者の操作性に配慮したものとすることが望まれます。</p> |

2. 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)

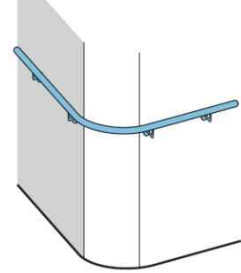
| | |
|--|---|
| ◆基本的な考え方 | 手すりとは、「手すり、握り手その他これに類する設備」をいい、高齢者や歩行困難者が歩行時に、船舶のゆれなどで転倒などしないように、これらの手すりを設けることが必要である。 |
| ◆基準 | |
| <p>7.バリアフリー通路1</p> <p>バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車椅子スペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの(以下「バリアフリー通路1」という。)でなければならない。</p> <p>(1)幅は、80cm以上であること。 (2)手すりが設けられていること。 (3)手す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。 (4)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)スロープ板その他の車椅子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。 (6)通路の末端の付近の広さは、車椅子の転回に支障のないものであること。</p> <p>8.バリアフリー通路2</p> <p>バリアフリー客席及び車椅子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。</p> <p>(1)幅は、120cm以上であること。 (2)手すりが設けられていること。 (3)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。 (4)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)スロープ板その他の車椅子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。 (6)通路の末端の付近の広さは、車椅子の転回に支障のないものであり、かつ、50m以内ごとに車椅子が転回し及び車椅子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。</p> | |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【手すり】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すり(例えば2段手すり等)とする。 ○ 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。 ○ 高齢者や車椅子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、椅子席の肩口に握り手を設ける。 |
| 【手すりの形状】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 手すりの点字には、その内容を墨字で併記する。 |



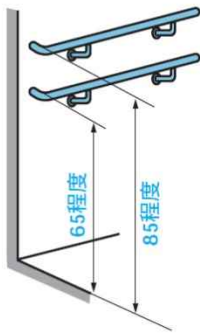
柱壁が出る場合



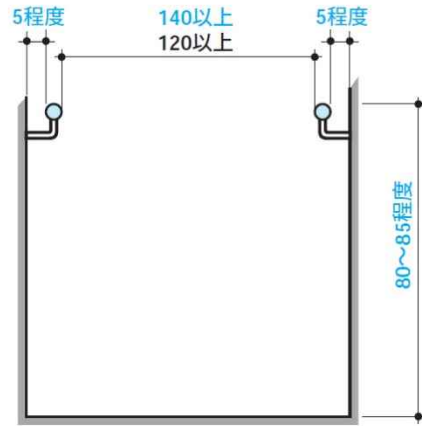
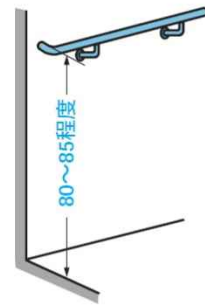
壁面コーナー
すみきりの場合



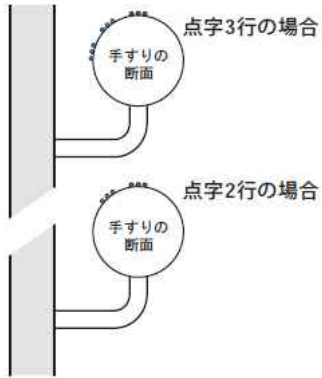
手すり2本の場合



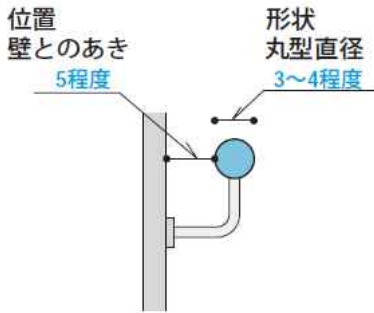
手すり1本の場合



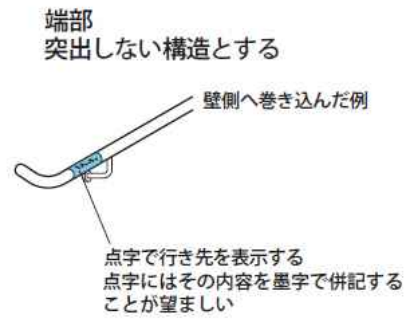
参考:点字の表示例



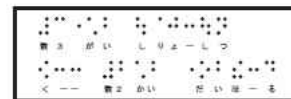
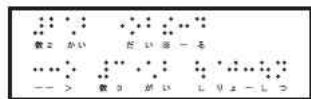
参考:手すりの位置と形状の例



参考:手すりの端部の例

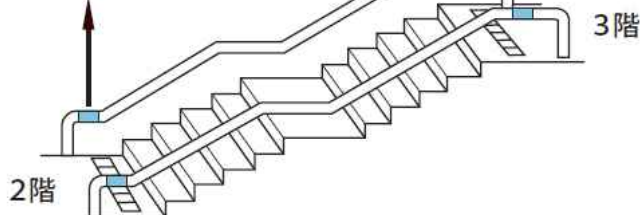


矢印の表示例



2カイ ダイホール
→ 3カイ シリョーシツ

3カイ シリョーシツ
← 2カイ ダイホール



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 P36 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。 |
| [点字の表示方法] | <p>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。</p> <p>②断面が円形状の手すりには、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には、点字部分が平坦部からはみ出さないように表示します。</p> <p>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。</p> <p>④2段手すりとなっている場合は、原則として上部の手すりへ表示します。</p> <p>⑤階段に設置する手すりでは、階段手前に歩行面への点字ブロックがある場合は、そ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。</p> <p>⑥点字の付いた手すりは、安全に点字を解読できるように手すり付階段の両端に少なくとも30cmの延長部を付けることが望まれます。</p> <p>⑦点字は、最も簡単に触読できる場所に表示しなければならず、手で手すりを掴んだときに、触って安全に読めなければなりません。その場所は、手すりの形状、太さ及び周囲、手すりなどを固定している方法を考慮して選択しなければなりません。</p> <p>⑧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します。その場合、現在階を先に書き、改行し行き先を示す矢印のあとに行先階を表示します。</p> <p>⑨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、改行し行き先を示す矢印のあとに行先階を表示します。</p> <p>⑩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。</p> <p>※点字の表示方法等については、JIS T0921「アクセシブルデザイン—標識、設備及び機器への点字の適用方法」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。</p> |
| [手すりの素材] | 冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望まれます。 |

III

通行部分の基準

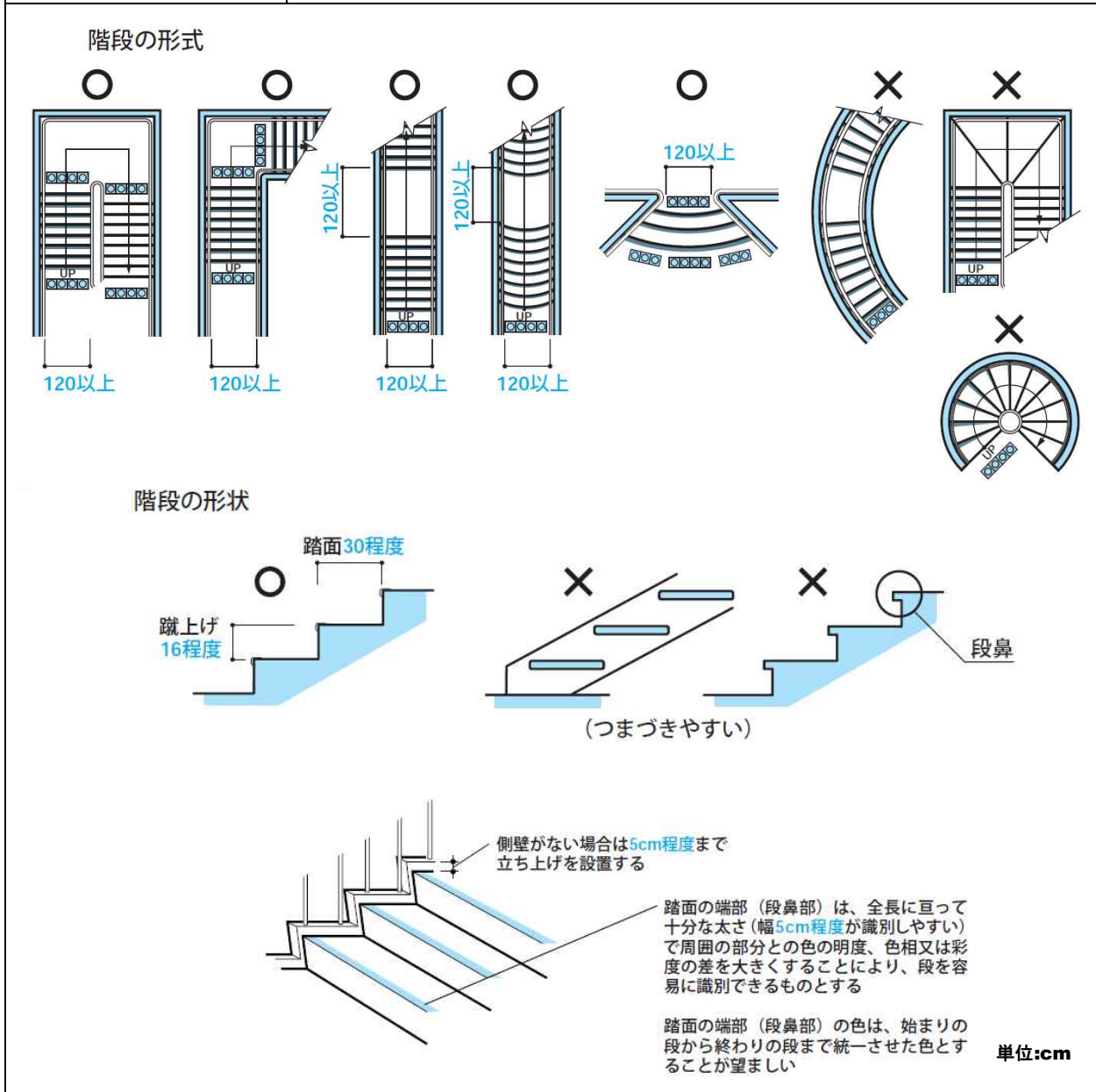
3. 階段（バリアフリー基準第 52 条関係）

| | |
|-----------------|---|
| ◆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。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> (1)手すりが設けられていること。 (2)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。 (3)回り段がないこと。 (4)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。 (5)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。 (6)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。 (7)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】 (P74 参照) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 視覚障害者が階段の勾配を知り、ガイドとして伝って歩くことに配慮し、また、高齢者や杖利用者等の肢体不自由者、低身長をはじめとした多様な利用者が、上り、下りの両方向において体勢を継続的に安定させながら利用することができるよう、円滑な利用に配慮した手すり(例えば 2 段手すり等)を設置する。 ○ 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。 ○ 階段の幅が 200cm を超える場合には、中間にも手すりを設置する。 |
| 【手すりの点字】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 手すりの点字は、階段始末端部の点状ブロックの敷設された範囲近くの手すりの端部(水平部分)に表示する。 |
| 【回り段の禁止】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (3)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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (4)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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (5)における「色の明度、色相又は彩度の差が大きいこと」とは、踏面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。 ○ 踏面の端部(段鼻部)は、全長にわたって十分な太さ(幅 5cm 程度)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れた色とする。 ○ この識別部分は、汚損・損傷しにくいものを用いる。 ○ 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】 | ○ (6)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。 ○ 壁側の手すりは連続して設置する。 |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |



| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|--------------|--|
| [階段] | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |
| [階段下] | <p>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に、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110 cm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。</p> |
| [床面の仕上げ] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 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 P36 参照) |

◆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、車椅子使用者の動線確保の代替策として車椅子対応エスカレーターの設置も選択肢としてあり得るが、車椅子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、利用者の動線や車椅子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椅子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。

- (1)かご及び昇降路の出入口の幅は、80cm 以上であること。
- (2)かごの広さは、車椅子使用者が乗り込むのに十分なものであること。
- (3)かご内に手すりが設けられていること。
- (4)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。
- (5)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)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

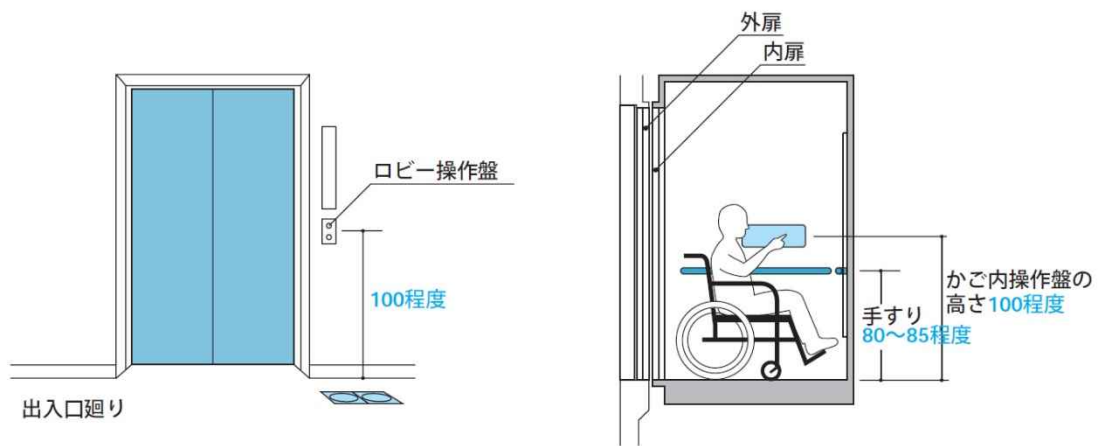
バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席又は車椅子スペースが別甲板にある場合には、バリアフリー通路 1 に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを 1 以上設けなければならない。

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、(7)及び(8)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。

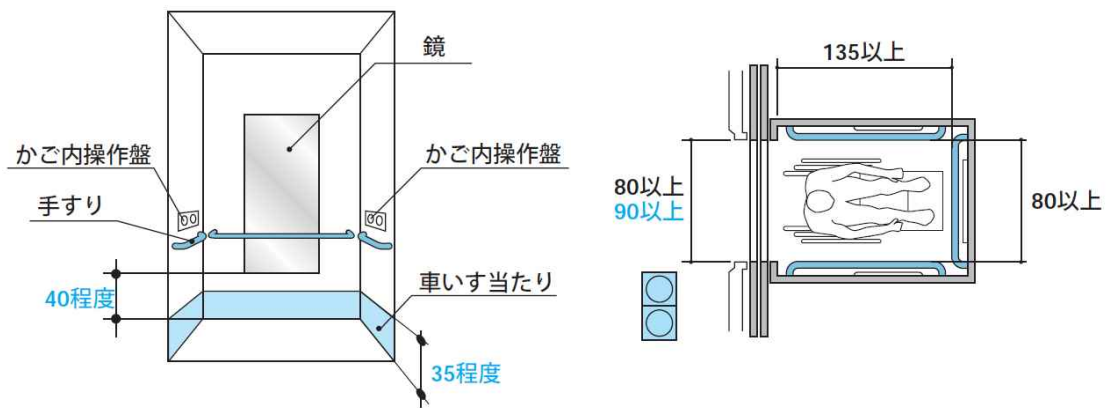
- (1)バリアフリーエスカレーターが 1 のみ設けられる場合にあっては、昇降切換装置が設けられていること。
- (2)勤務する者を呼び出すための装置が設けられていること。
- (3)踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
- (4)昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にあること。
- (5)踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものであること。
- (6)くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものであること。
- (7)幅は、80cm 以上であること。
- (8)踏み段の面を車椅子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 | |
|-----------------|---|
| 【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椅子使用者を車椅子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。(車椅子使用者が利用しやすい寸法) |
| 【広さ】 | ○ (2)の「車椅子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】 | ○ 出入口同方向型(一方向型)のエレベーターには、かご正面壁面又はかご壁面上部に、出入口の状況(特に足元)が把握できるよう、大きさ、位置に配慮して鏡を設置する。(ステンレス鏡面又は安全ガラス等の容易に破損しないもの) ○ 出入口同方向型(一方向型)のエレベーターのかご正面壁面に設置する鏡は、車椅子使用者が後退時に出入口付近(特に足元)を確認できるよう、床上 40cm 程度から 150cm 程度までのものとする。 ○ スルー型や直角二方向出入口型のエレベーターには、車椅子使用者の利用時の背後の状況(特に足元)が把握できるよう大きさ、形状、位置に配慮して鏡を設置する。(ステンレス鏡面又は安全ガラス等の容易に破損しないもの) |
| 【手すり】(P74 参照) | ○ 両側面、正面壁につける。高さ 80~85cm 程度とする。高齢者や車椅子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。 ○ 握りやすい形状とする。 |
| 【床面仕上げ】 | ○ (5)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。 |
| 【音声案内等】 | ○ 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】 | ○ 防犯や事故発生時の安全確保、障害者等の緊急時の対応のため、かご及び昇降路の出入口の戸に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】(P107 参照) | ○ 乗降ロビー及びかご内操作盤の近くに国際シンボルマーク又は、JIS Z8210(案内用図記号)の‘障害のある人が使える設備’図記号を表示する。 |

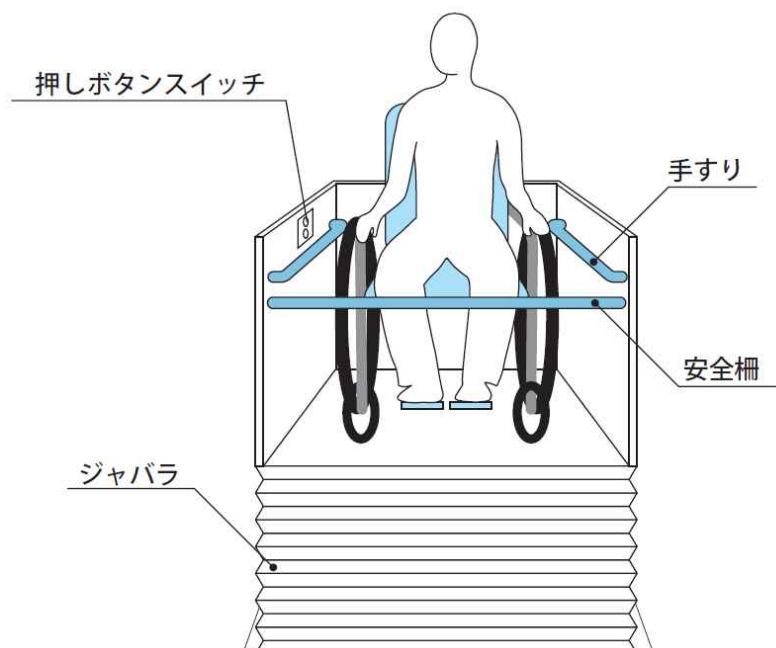
| | |
|------------|---|
| 【乗降ロビーの広さ】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 電動車椅子が回転できる広さ(180cm 以上×180cm 以上)を確保する。 ○ エレベーターロビー付近には、下り階段・下り段差を設けない。 ○ 既存船等であってエレベーターロビー付近に下り階段・下り段差が存在する場合には、利用者の安全を確保する観点から、参考資料 6 を参考として、転落防止ポールの設置等の転落防止策を講ずる。 <p>※乗降ロビーの広さについては、参考資料 6(エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性)も参照してください。</p> |
| エスカレーター | |
| 【床面仕上げ】 | ○ (3)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。 |
| 【踏み段】 | ○ (5)における「色の明度、色相又は彩度の差が大きいこと」とは、踏み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。 |
| 【くし板】 | ○ (6)における「色の明度、色相又は彩度の差が大きいこと」とは、くし板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。 |
| 【音声案内】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる音声案内装置を設置する。 ○ 音声案内装置の設置にあたっては、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、乗ろうとする利用者に向かって設置する。 |



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



その他のエレベーター



単位:cm

| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|---------------|--|
| [エレベーター] | <p>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。</p> <p>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。</p> |
| [その他の昇降機] | <p>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。</p> |
| [床面の仕上げ] | <p>(甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 参照)</p> |
| [操作盤] | <p>ドアが開いた状態は最低 4 秒維持すること、また、車椅子使用者対応の主・副操作盤の行き先ボタンを操作することにより、戸の開放時間が通常より長くなる(10 秒以上)ことが望まれます。</p> |
| [音声案内] | <p>スルー型エレベーターの場合は、開閉する側の戸を音声で知らせることとします。その際、視覚障害者に配慮した案内内容とします。</p> |
| [かご内外の連絡手段] | <p>ガラス窓を設ける場合は、かご外部から、かご内の車椅子使用者や小児、また転倒した旅客が視認できるよう、ガラス窓の下端は床面から 50cm 程度とします。</p> <p>聴覚障害者も含めた緊急時への対応に配慮すると、以下のような設備を設けることが望まれます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・故障が検知された場合は、故障したことが伝わるよう、自動的にかご内にその旨の表示を行うか、かご内に外部に故障を知らせるための非常ボタンを設ける。 ・かご内に、緊急連絡を必要としている者が聴覚障害者であることが判別できる(緊急時に聴覚障害者が外部と連絡を取ることが可能な)ボタンを設置する。 ・係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を表示する設備を設ける。 |
| [標識] | <p>障害者、高齢者、ベビーカー使用者等が優先利用できることを示す「優先マーク」の設置が望まれます。</p> |
| [表示] | <p>聴覚障害者が定員超過であることが確認できるよう、かご内操作盤付近の見やすい位置に過負荷の文字表示装置を設置することが望まれます。</p> <p>表示画面の配色については、『標識』(P.107) を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚異常の利用者への配慮が必要です。</p> |
| エスカレーター | |
| [エスカレーターの踏み段] | <p>踏み段の端部だけでなく、四方に縁取りを行うなどにより、踏み段相互の識別をしやすくすることが望まれます。</p> |

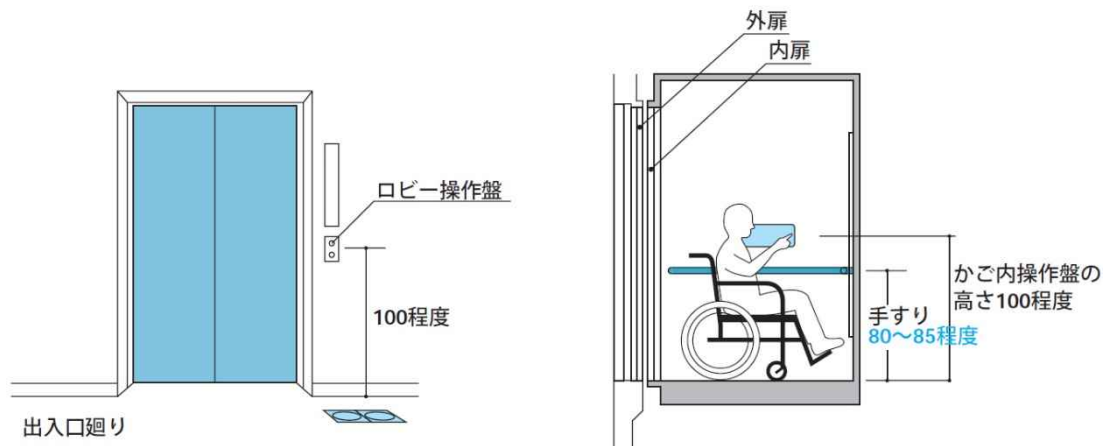
5. バリアフリーエレベーター2(バリアフリー基準第53条第6項関係)

| | |
|----------|---|
| ◆基本的な考え方 | <p>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。</p> <p>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、利用者の動線や車椅子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。</p> |
|----------|---|

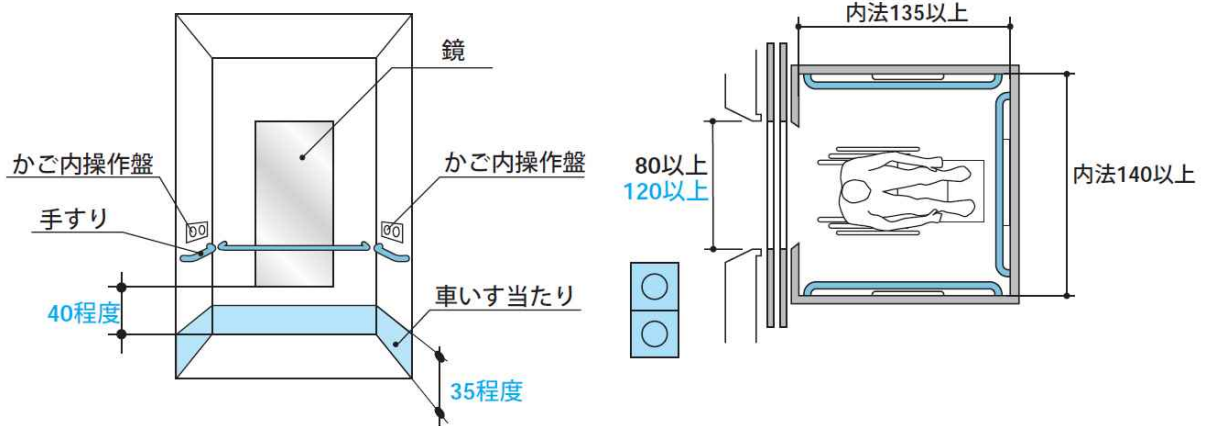
| | |
|---|--|
| ◆基準 | |
| 12.バリアフリーエレベーター2 | |
| <p>バリアフリー客席又は車椅子スペースと船内旅客用設備が別甲板にある場合には、バリアフリー通路2にエレベーターを1以上設けなければならない。</p> <p>この場合に設けられるエレベーターは、次に掲げる基準に適合するもの(「バリアフリーエレベーター2」という。)でなければならない。</p> | |
| <p>(1)かご及び昇降路の出入口の幅は、80cm以上であること。</p> <p>(2)かごの内法幅は140cm以上であり、内法奥行きは135cm以上であること。ただし、かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子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。</p> <p>(3)かご内に、車椅子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。</p> <p>(4)かご内に手すりが設けられていること。</p> <p>(5)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。</p> <p>(6)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。</p> <p>(7)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。</p> <p>(8)かご内及び乗降ロビーには、車椅子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。</p> <p>(9)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。</p> <p>(10)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。</p> <p>(11)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。</p> <p>(12)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。</p> | |

| | |
|---------------|---|
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【出入口の幅】 | <p>○ 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)</p> <p>○ (2)の「円滑に乗降できる構造」とは、車椅子使用者の乗降の際に車椅子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。</p> |
| 【かごの内法幅等】 | ○ (2)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】(P74 参照) | <p>○ 両側面、正面壁に設置する。</p> <p>○ 高さ80～85cm程度とする。高齢者や車椅子使用者以外の肢体不自由者の利用を勧奨して、可能な限り連続して設置する。</p> <p>○ 端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。</p> |

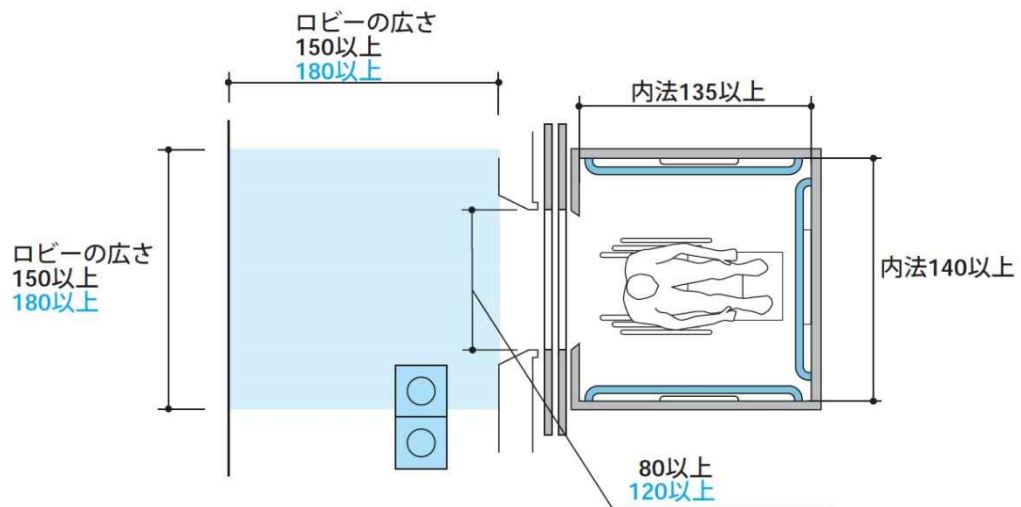
| | |
|-----------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ 握りやすい形状とする。 |
| 【鏡】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 出入口同方向型(一方向型)のエレベーターには、かご正面壁面又はかご壁面上部に、出入口の状況(特に足元)が把握できるよう、大きさ、位置に配慮して鏡を設置する。(ステンレス鏡面又は安全ガラス等の容易に破損しないもの) ○ 出入口同方向型(一方向型)のエレベーターのかご正面壁面に設置する鏡は、車椅子使用者が後退時に出入口付近(特に足元)を確認できるよう、床上40cm程度から150cm程度までのものとする。 ○ スルー型や直角二方向出入口型のエレベーターには、車椅子使用者の利用時の背後の状況(特に足元)が把握できるよう大きさ、形状、位置に配慮して鏡を設置する。(ステンレス鏡面又は安全ガラス等の容易に破損しないもの) |
| 【操作盤】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (8)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。(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。 ○ かご内に設けるすべての操作盤及び乗降ロビーに設ける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、横配列の場合に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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ (10)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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 防犯や事故発生時の安全確保、障害者等の緊急時の対応のため、かご及び昇降路の出入口の戸に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。 |
| 【音声案内】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 音声案内の設置にあたっては、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。 |
| 【標識】 (P107 参照) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 乗降ロビー及びかご内操作盤の近くに国際シンボルマーク又は、JIS Z8210(案内用図記号)の‘障害のある人が使える設備’図記号を表示する。 |
| 【乗降ロビーの広さ】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 電動車椅子が回転できる広さ(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、利用者の安全を確保する観点から、参考資料6を参考として、転落防止ポールの設置等の転落防止策を講ずる。 <p>※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</p> |



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



エレベーターロビー



単位:cm

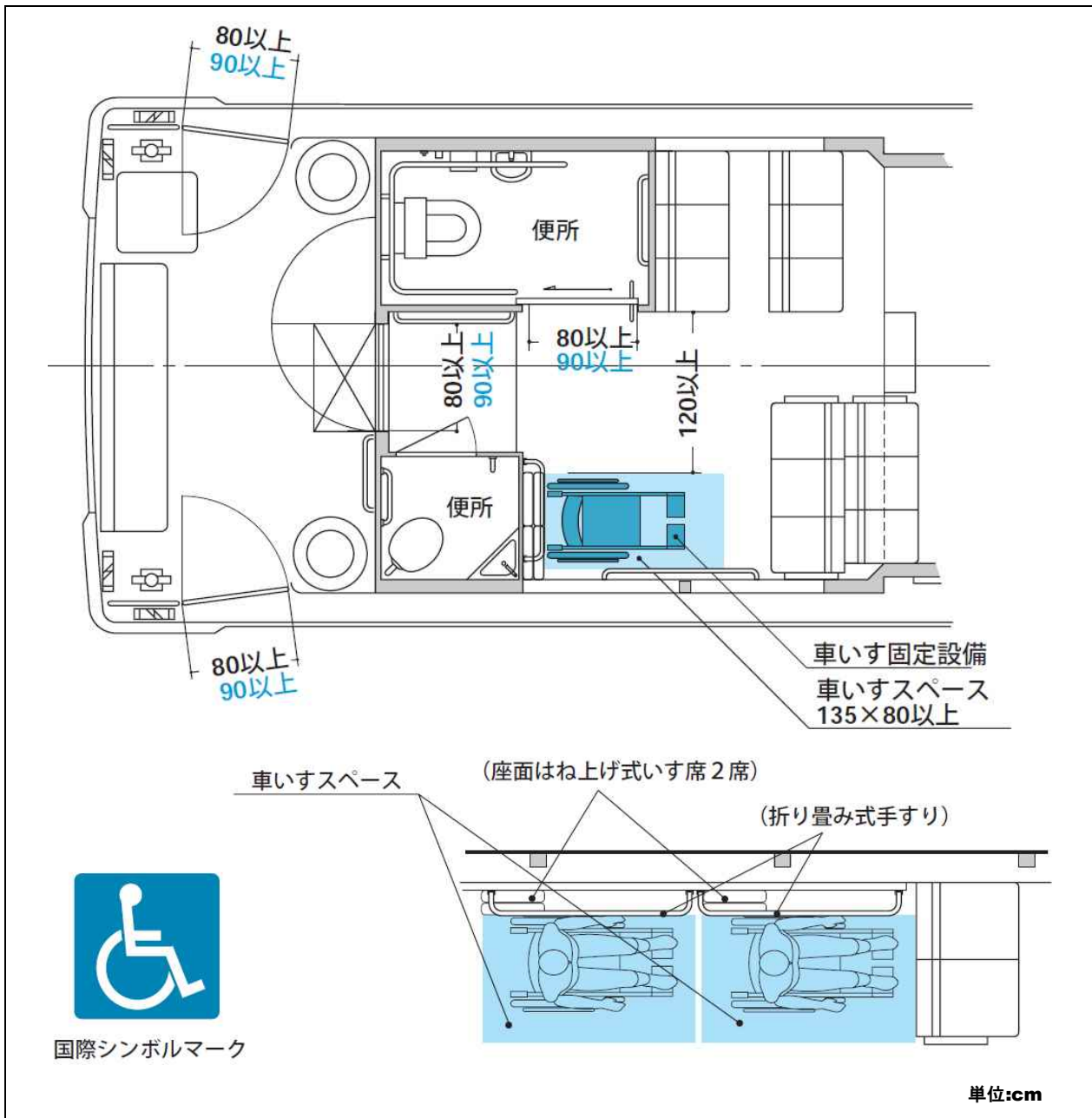
| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|-----------------|---|
| [エレベーター] | (バリアフリーエレベーター1、エスカレーター、その他の昇降機の基準等の解説 P84 参照) |
| [床面の仕上げ] | (甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 参照) |
| [エレベーターの緊急時の使用] | 緊急時の高齢者、障害者等の船内の垂直方向の移動手段として、その状況によっては、非常電源による給電が確保され、かつ、適切な管理下におけるエレベーターの使用について検討することも望まれます。 |
| [操作盤] | (バリアフリーエレベーター1、エスカレーター、その他の昇降機の基準等の解説 P84 参照) |
| [音声案内] | (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 P84 参照) |
| [かご内外の連絡手段] | (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 P84 参照) |
| [標識] | (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 P84 参照) |
| [表示] | (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 P84 参照) |

IV

客席等配置の基準

1. 車椅子スペース(バリアフリー基準第 50 条関係)

| | |
|--|--|
| ◆基本的な考え方 | 車椅子(本基準における「車椅子」とは、日本工業規格「手動車椅子(JIS T9201:2006)」をいう。)から降りて椅子席などに着席することが不都合な場合を想定し、車椅子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.車椅子スペース 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椅子スペースを車椅子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。 (1)車椅子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。 (2)車椅子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。 (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。 (4)車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。 (5)車椅子を固定することができる設備が設けられていること。 (6)車椅子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】 | ○ (1)の「車椅子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】 | ○ (2)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】 | ○ (3)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。 ○ (4)の「車椅子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】(P107 参照) | ○ (6)における「車椅子スペースである旨」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‘障害のある人が使える設備’図記号をいう。 |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【車椅子の固定】 | ○ 車椅子を固定することができる設備は、船舶の動揺へ対応するため、車輪の転がり防止に配慮した仕様であることが望ましい。また、車椅子使用者のベルトを用意しておき、希望によりこれを装着できるようにする。 |



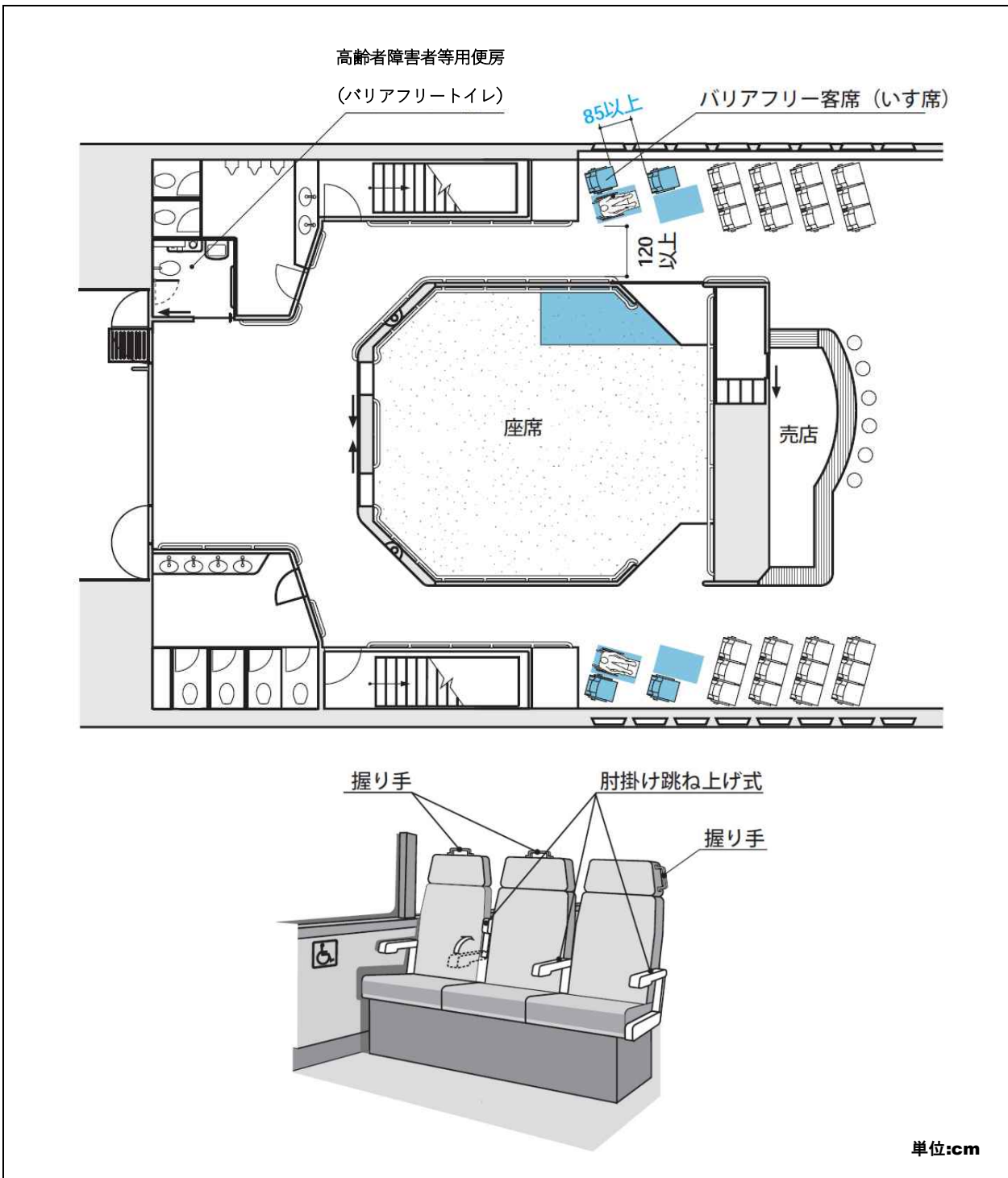
| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|------------------------|---|
| [床面の仕上げ] | (甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 参照) |
| [段差・勾配の視覚的表示] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P34 参照) |
| [車椅子固定装置] | 車椅子のブレーキは、固定装置ではないため、本船に固定装置は必要です。シートベルトに腰ベルトを使用する場合は、腰骨の位置に正しく装着されることが望まれます。 |
| [車椅子スペースと旅客定員] | 車椅子スペースは、旅客定員には算入できません。ただし、当該車椅子使用者用のバリアフリー客席を車椅子スペースに設け、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。 |
| [車椅子スペースと椅子席及び座席の位置関係] | 車椅子から椅子席及び座席に移ることを考慮すると、椅子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椅子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。 |

| | |
|--------------------------------------|--|
| <p>[車椅子収納スペース]</p> | <p>車椅子収納スペースの規定がないため車椅子の収納は、バリアフリー客席の近傍の空間または車椅子スペースを利用します。</p> <p>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、車椅子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。また車椅子スペースはバリアフリー客席とは別に車椅子使用者のために設置されています。</p> <p>このため車椅子使用者はバリアフリー客席と車椅子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椅子スペースが空くことになるので、空いた車椅子スペースに車椅子を収納できます。</p> <p>以上のように基準の設定上は車椅子スペースを利用することにより車椅子を収納できることとなっていますが、実際には更に車椅子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。</p> <p>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、車椅子スペースを設けることが望まれます。</p> |
| <p>[車椅子スペースの配置]</p> | <p>車椅子スペースは車椅子収納スペースとしても利用できますが、車椅子利用者が車椅子のままとどまることを想定したものであるため、階段下等のデッドスペースに配置することは適切ではありません。</p> |
| <p>[緊急時への備え]</p> | <p>緊急時の避難・脱出の容易性を勘案し、車椅子スペースは、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、車椅子使用者が車椅子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。</p> <p>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。</p> |
| <p>[ベビーカー使用者等の多様な利用者への配慮]</p> | <p>車椅子スペースは、車椅子使用者に加え、ベビーカー使用者等の多様な利用者に配慮したものとします。</p> <p>ベビーカー使用者が利用する際には、ベビーカーを固定するベルトを用意することが望まれます。</p> |

2. バリアフリー客席＜椅子席＞（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椅子席、座席または寝台を設置することが必要である。椅子席に車椅子使用者が車椅子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椅子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。 | |
| (1) 椅子席、座席又は寝台であること。 | |
| (2) 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。 | |
| (3) 手すりが設けられていること。 | |
| (4) 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。 | |
| (1) 椅子席、座席又は寝台であること。 | |
| (2) 椅子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。 | |
| (3) 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】 | ○ 5.2(2)及び 5.3(2)①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。 ○ 椅子席については、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椅子使用者が移乗できる空間(85cm 以上)を確保する。 |
| 【床面仕上げ】 | ○ 5.2(4)及び 5.3(2)③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】 (P107 参照) | ○ バリアフリー客席であることを明示する。 |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |

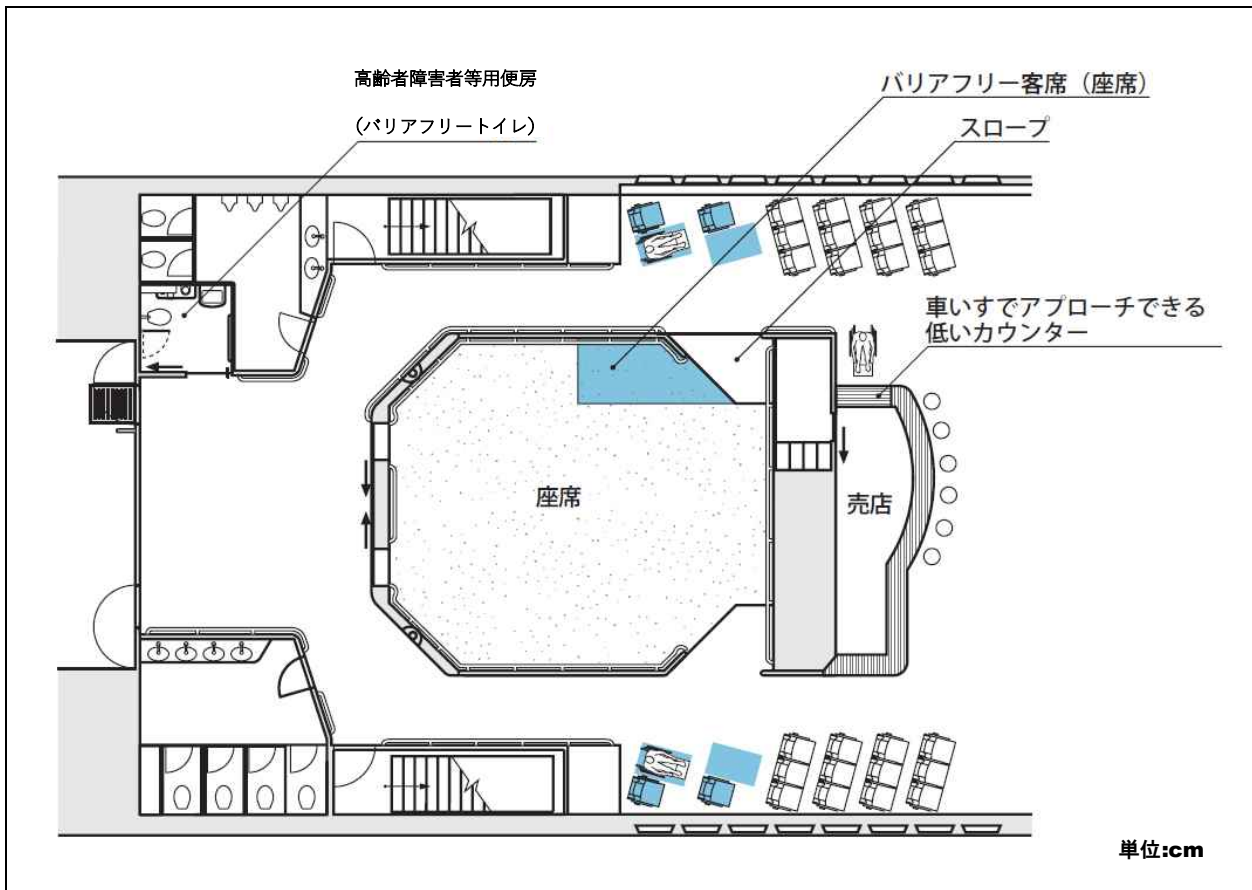


| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|-----------------------|---|
| [バリアフリー客席] | 客席に複数のグレードがある場合、すべてのグレードでバリアフリー客席を整備することが望まれます。 |
| [バリアフリー客席(椅子席)の前の間隔] | 車椅子使用者が椅子席の前方に車椅子を移動させて、車椅子から椅子席に移動するために必要と考えられる寸法です。 |
| [バリアフリー椅子席の向かい合わせの寸法] | 推奨 85cm 以上 + いす前 30cm = 115cm |
| [床面の仕上げ] | (甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 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 P109 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、車椅子から椅子席に移動する場合に使用します。 |
| [緊急時への備え] | <p>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。</p> <p>客席から運航情報提供装置が確認できない場合は、視覚障害者や聴覚障害者にも配慮し、緊急事態の情報を音声及び光によって提供できる設備(フラッシュライト等)を備えることが望まれます。フラッシュライト等を設置する場合には、付近の壁面等にフラッシュライトの点滅が緊急事態を表す旨を表示し、また、すべての客席からその点滅が十分識別できる位置に設置することが望まれます。</p> <p>また、乗船時には、職員が円滑に対応できるよう、緊急時に支援を必要とする旅客及びその旅客に対する支援の内容を確認するとともにこれらの情報を記録しておくことなどの配慮も必要です。</p> |
| [車椅子収納スペース] | 基準の設定上は車椅子スペースを利用することにより車椅子を収納できることとなっていますが、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に車椅子収納スペースを設置することが望まれます。 |

3. 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椅子席、座席または寝台を設置することが必要である。 |
| ◆基準 | |
| <p>5. バリアフリー客席</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(1) 椅子席、座席又は寝台であること。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 手すりが設けられていること。</p> <p>(4) 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。</p> <p>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。</p> <p>(1) 椅子席、座席又は寝台であること。</p> <p>(2) 椅子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。</p> <p>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。</p> <p>② 手すりが設けられていること。</p> <p>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。</p> <p>(3) 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。</p> <p>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。</p> <p>② 手すりが設けられていること。</p> <p>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。</p> | |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【床面仕上げ】 | ○ 5.2(4)及び 5.3(2)③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】 | <p>○ 通路から座席に至る段差には高齢者・障害者等がつか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。</p> <p>○ 勾配は、1/12 以下とする。</p> <p>○ 幅は、90cm 以上とする。</p> |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【表示】 | ○ バリアフリー客席であることを明示する。 |



| ・ 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<椅子席>の基準等の解説 P93 参照) |
| [床面の仕上げ] | (乗降用設備/舷門の基準等の解説 P.34 参照) |
| [バリアフリー客席表示] | (バリアフリー客席<椅子席>の基準等の解説 P94 参照) |
| [緊急時への備え] | (バリアフリー客席<椅子席>の基準等の解説 P94 参照) |
| [車椅子収納スペース] | (バリアフリー客席<椅子席>の基準等の解説 P94 参照) |

4. バリアフリー客席<寝台>(バリアフリー基準第 49 条関係)

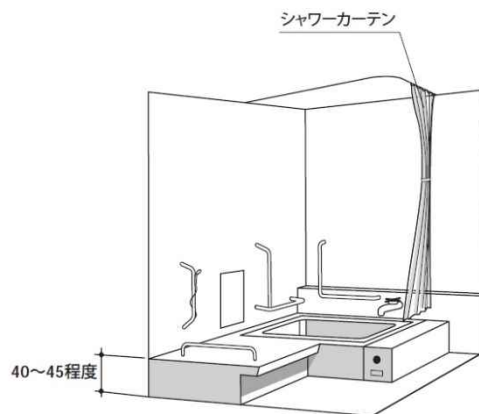
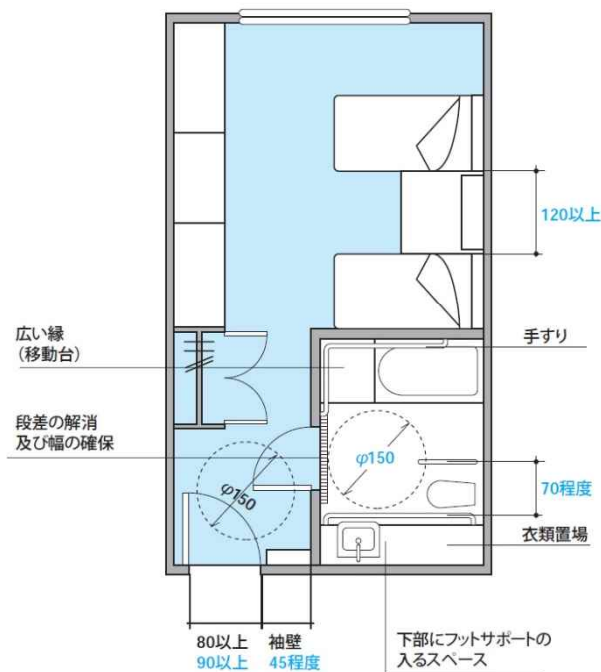
| | |
|-----------------|--|
| ◆基本的な考え方 | <p>高齢者、障害者等が海上交通を利用することは、健常者以上に身体的負担が大きいものと考えられることから、船内において高齢者、障害者等の優先席として椅子席、座席または寝台を設置することが必要である。</p> <p>車椅子使用者等が利用しやすいように配慮した寝台を設置することが必要である。</p> |
|-----------------|--|

| | |
|---|---|
| ◆基準 | |
| 5. バリアフリー客席 | |
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(1) 椅子席、座席又は寝台であること。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 手すりが設けられていること。</p> <p>(4) 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。</p> <p>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。</p> <p>(1) 椅子席、座席又は寝台であること。</p> <p>(2) 椅子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。</p> <p>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。</p> <p>② 手すりが設けられていること。</p> <p>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。</p> <p>(3) 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。</p> <p>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。</p> <p>② 手すりが設けられていること。</p> <p>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。</p> | |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【構造】 | <p>○ 5.2(2)及び 5.3(3)①の「円滑な利用に適した構造」とは、以下のものをいう。</p> <p>寝台については、</p> <p>イ 寝台の上面の高さが 40cm から 45cm 程度のものであること。</p> <p>ロ 寝台のある部屋の中に幅が 140cm 以上及び奥行きが 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、車椅子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。</p> <p>○ 寝台の戸の前の廊下空間は車椅子が回転できること。</p> |
| 【床面仕上げ】 | <p>○ 5.2(4)及び 5.3(3)③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。</p> <p>○ 清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要がある場合には、車椅子のキャスターや視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとし、また歩行困難者にとっても危険とならないような構造及び配置を考慮する。</p> |

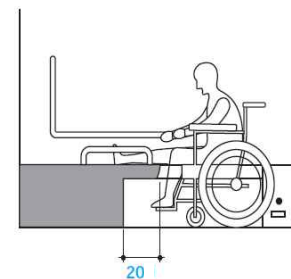
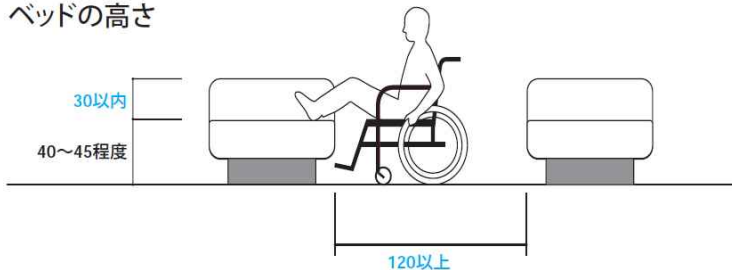
| | |
|---------------|--|
| 【表示】(P107 参照) | ○ バリアフリー客席であることを明示する。 |
| 【点字テープ】 | ○ 視覚障害者用に寝台番号を添付する。 |
| 【呼出しボタン】 | ○ 通報装置を設置する。 |
| 【照明設備】 | ○ 高齢者やロービジョン者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、JISF 8041(船舶の照度基準及び照度測定方法)に示された照度を参考とする。 |
| 【客室】 | ○ ロッカーやシャワーヘッド掛けは、車椅子使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

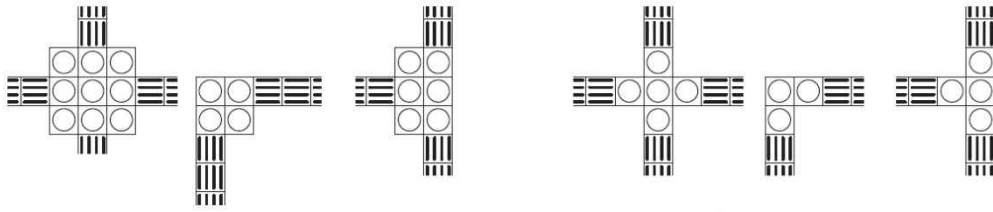
| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|--------------|--|
| [バリアフリー客席] | (バリアフリー客席<椅子席>の基準等の解説 P93 参照) |
| [床面の仕上げ] | (甲板室出入口からバリアフリー客席及び車椅子スペースまでの通路の基準等の解説 P41 参照) |
| [バリアフリー客席表示] | (バリアフリー客席<椅子席>の基準等の解説 P94 参照) |
| [緊急時への備え] | (バリアフリー客席<椅子席>の基準等の解説 P94 参照) |
| [車椅子収納スペース] | (バリアフリー客席<椅子席>の基準等の解説 P94 参照) |
| [客室] | 具体的な寸法等については、Tokyo 2020 アクセシビリティ・ガイドラインの「アクセシブルルーム」(参考資料 8)も参考となります。 |

1. 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、車椅子使用者や高齢者のスムーズ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。 |
|----------|---|

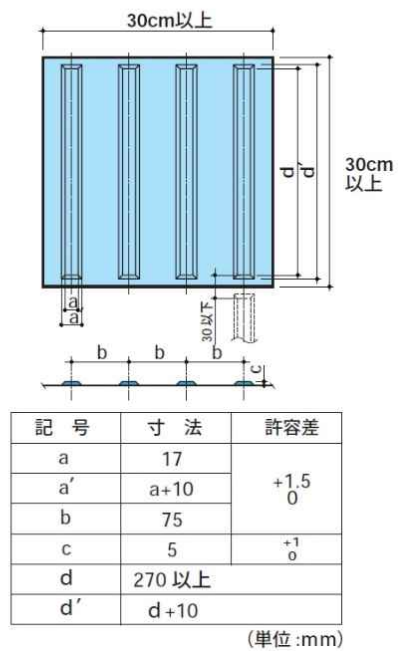
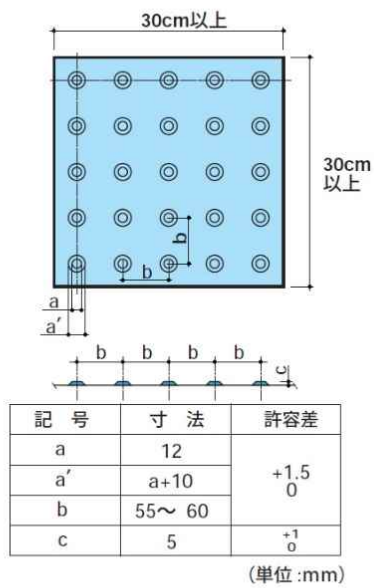
| | |
|--|---|
| ◆基準 | |
| 21.点状ブロック 階段およびエスカレーターの上端及び下端並びにエレベーターの操作盤に近接する通路には、点状ブロック(視覚障害者に対し段差の存在等の警告又は注意喚起を行うために床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との明度差が大きいこと等により容易に識別できるものをいう。)を敷設しなければならない。 | |
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【色】 | ○ 黄色を原則とする。 |
| 【材質】 | ○ 十分な強度を有し滑りにくく歩行、耐久、耐磨性に優れたものとする。 |
| 【音声案内 (誘導チャイム)】 | ○ 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。 |
| 【点状ブロックの階段等への敷設方法】 | ○ 階段やエスカレーターの上端及び下端に近接する通路等に敷設する点状ブロックの位置は、階段の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に 60cm 程度(30cm×30cm の場合2列)の奥行きで全幅にわたって敷設する。 ○ 階段の方向が 180 度折り返しているなど、方向が変わる踊り場では、踊り場の開始部分及び終了部分において、階段の段から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度(30cm×30cm の場合2列)の点状ブロックを敷設する。なお、屈曲部から階段始点までの距離が短く、点状ブロック同士が干渉して判別困難になる場合は、階段の開始を知らせる点状ブロックを、終了を知らせる点状ブロックと誤認してしまい危険であるため、危険を生じないよう敷設方法に配慮する。 |
| 【点状ブロックのエレベーターへの敷設方法】 | ○ エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗降ロビー側操作盤から 30cm 程度離れた箇所とする。 |

分岐表示



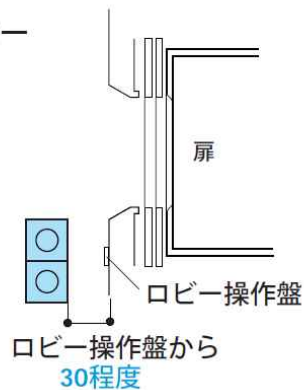
出所元：JIS T 9251（視覚障害者誘導用ブロック等の突起の形状・寸法及びその配列）

点状・線状ブロックの例

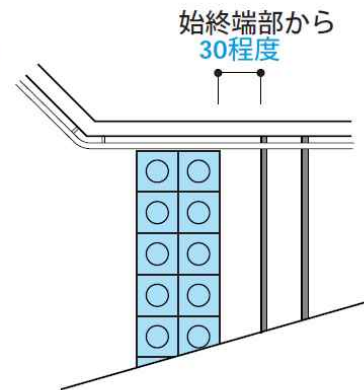


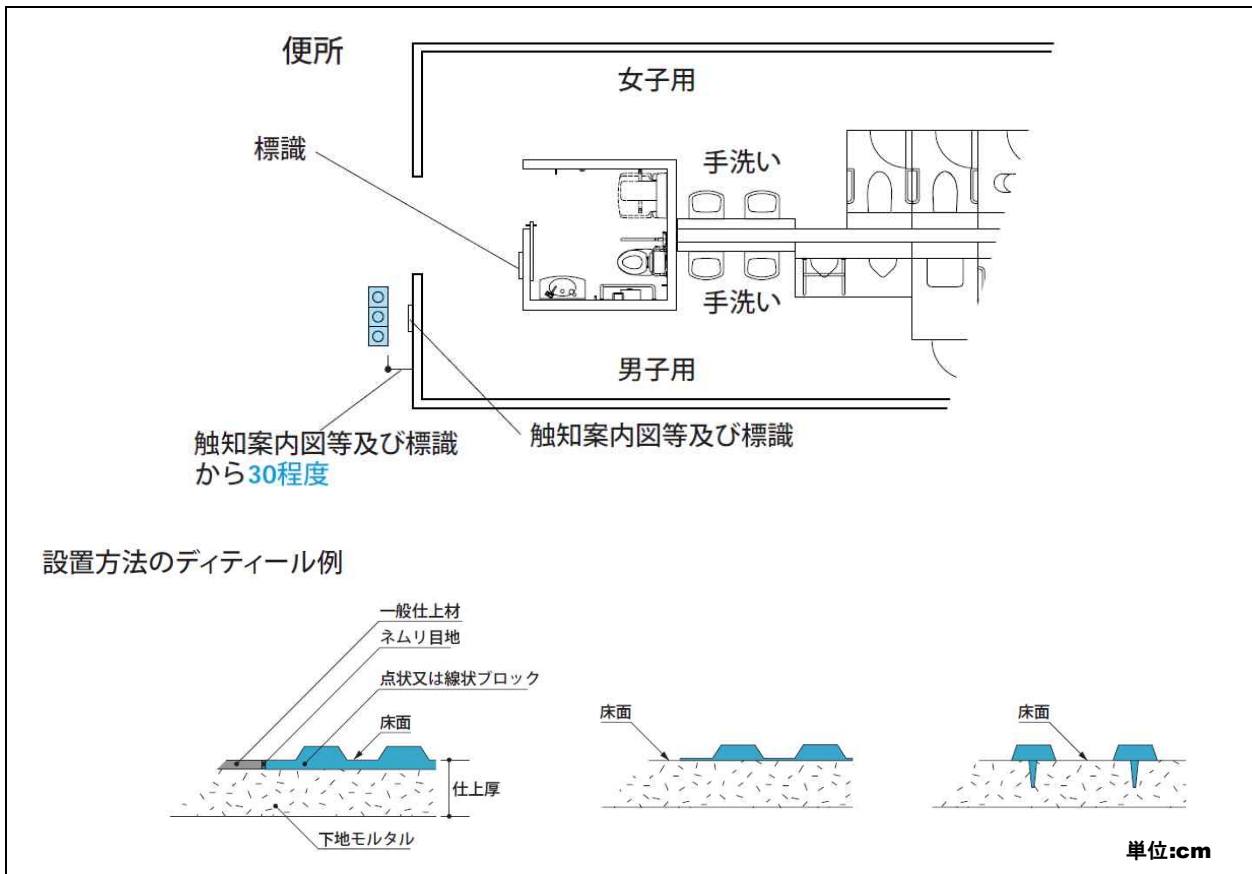
各施設への点状ブロックの施設方法の例

エレベーター



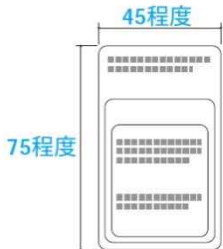
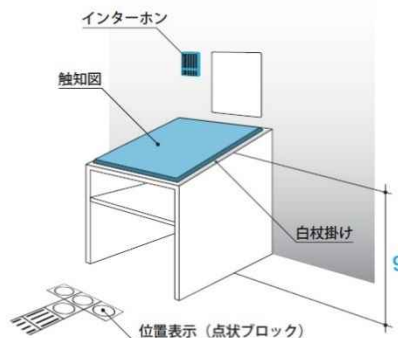
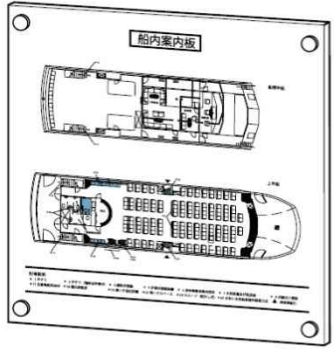
階段



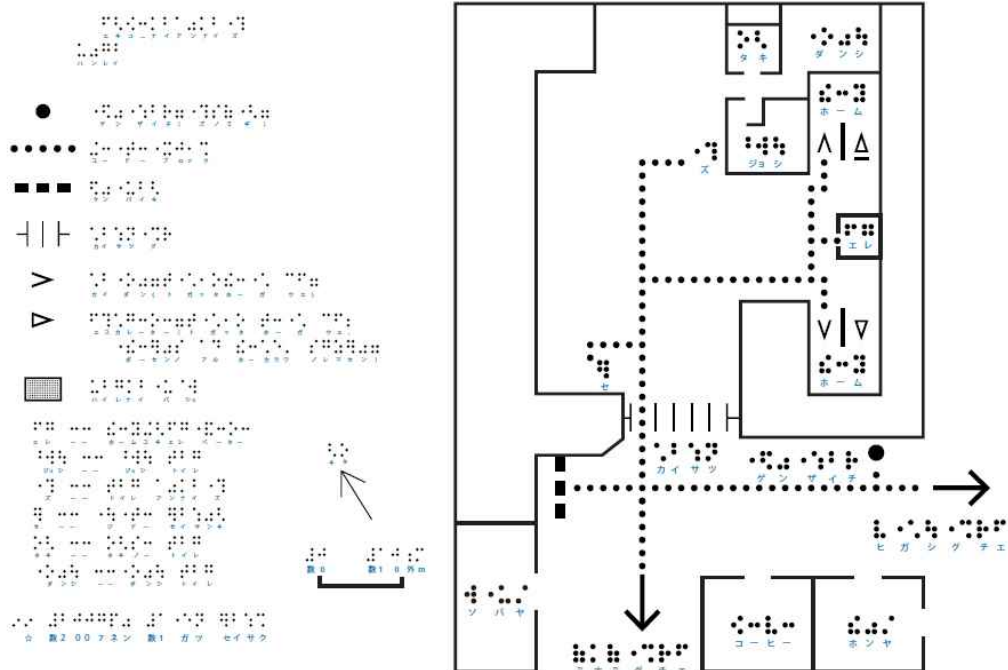


| ● 基準等の解説・配慮事項 | |
|-------------------------------|---|
| [視覚障害者誘導用ブロック (点状・線状ブロック)] | <p>視覚障害者誘導用ブロックは、現時点で視覚障害者の誘導に最も有効な手段であり、旅客施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが必要となります。</p> <p>特に敷設にあたっては、あらかじめ誘導動線を設定するとともに、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないよう敷設することが必要となります。また、視覚障害者が視覚障害者誘導用ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げにも配慮する必要があります。</p> <p>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)</p> |
| [点状ブロック] | <p>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。なお、現在 JIS T9251 で定める点状ブロックの山の高さ 5 mm は、高齢者等がつかまらずかない許容範囲の高さと言われています。</p> |
| [線状ブロック] | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>線状ブロックを敷設する場合は、移動等円滑化のための主要な設備であるエレベーターの乗降ロビーに設ける操作盤、トイレの出入口、バリアフリー客席、触知案内図等の間の経路上に敷設します。</p> |
| [点状ブロックと車椅子] | <p>車椅子の利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。</p> |

2. 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 | |
| <p>23.バリアフリー客席、車椅子スペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置の案内</p> <p>23.1 バリアフリー客席、車椅子スペース、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。</p> <p>23.2 バリアフリー客席、車椅子スペース、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。</p> | |
| ●基準・推奨の仕様 | |
| 【案内設備 (触知案内図等)】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 <p>※視覚表示については、参考資料 3 を参照してください。</p> |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>点字案内板の例</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>触知案内図の例</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>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</p>  </div> </div> <p style="text-align: right;">単位:cm</p> | |

全体案内図(駅の例)



●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、出入口付近の分りやすい位置に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。客席に備え付け可能な触知案内図については、交通エコロジー・モビリティ財団のホームページ(http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/marine_guide/marine_guide_top.html)をご覧ください。

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、触知案内図により表示する場合の表示方法はJIS T0922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。

[触知案内図の音声案内、音響案内]

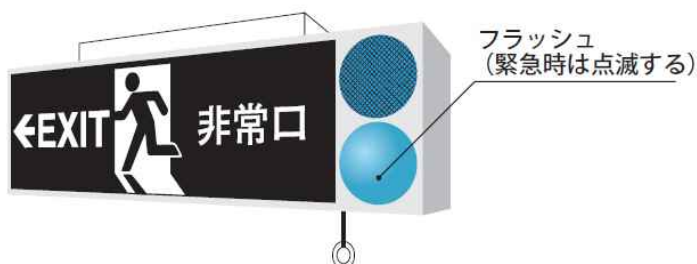
触知案内図等には、スピーカーを内蔵し押しボタンによって作動する音声案内装置を設置することが望まれます。

3. 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できるよう配慮する。 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できるよう配慮する。 |
|-----------------|--|

| | |
|---|---|
| ◆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 | |
| 【運航情報提供設備】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 「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。 ○ 「その他の当該船舶の運航に関する情報」とは、当該船舶の目的港が変更された場合、その変更に関する情報を含むものとする。 ○ 事故等の臨時情報等を表示する場合は、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。 |
| 【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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 2-2-5 参照) (留意すべき色の選択例) <ul style="list-style-type: none"> ・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) <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 <p>※視覚表示については、参考資料 3 を参照してください</p> |
| 【運航等に関する情報提供】 | ○ 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。 |

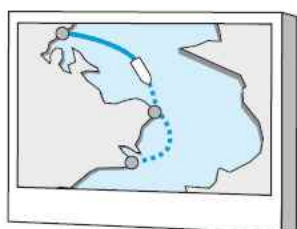
点滅型誘導音装置付誘導灯



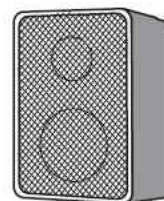
電光掲示



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。

文字情報等を表示する設備の設置や音声アナウンス以外にも、スマートフォンなどの携帯端末で情報を提供する方法もあります。

<例:おもてなしガイド>

「おもてなしガイド」対応スポットで流れる音声アナウンスを、スマートフォン等で日本語および多言語の文字情報として確認できるサービスです。

[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)日本船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。

4. 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 2-2-2 参照) ○ 英語による表記も行う。 |
| 【国際シンボルマーク】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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】 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 2-2-4 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 2-2-5 参照) (留意すべき色の選択例) <ul style="list-style-type: none"> ・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) <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 <p>※視覚表示については、参考資料3を参照してください。</p> |

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

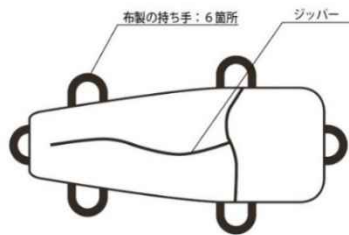
| ●基準等の解説・配慮事項 | |
|--------------------|---|
| [JIS Z8210 案内用図記号] | 案内所、案内、お手洗、男性、女性、障害のある人が使える設備、車椅子スロープ、飲料水、喫煙所、チェックイン／受付、手荷物一時預かり所、コインロッカー、休憩所／待合室、郵便、電話、ファックス、エレベーター、エスカレーター、階段、乳幼児用設備、シャワー、浴室、くず入れ等図記号は、交通エコロジー・モビリティ財団のホームページ「標準案内用図記号」(http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/pictogram/picto_top2017.html)からもダウンロードできます。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。 |
| [図記号] | 地域ごとの来訪者事情を考慮し、日本語、英語以外の言語を併記することが望まれます。 |
| [意思疎通を図るための設備の表示] | (食堂の基準等の解説 P69 参照) |

1. 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。 |
| 【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船内に設ける。この場合においては、当該設備を保有している旨を、当該設備を設置した場所に表示し、また、当該設備が設置されている場所を、運航情報提供設備付近など、船内のわかりやすい場所に表示する。 |

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



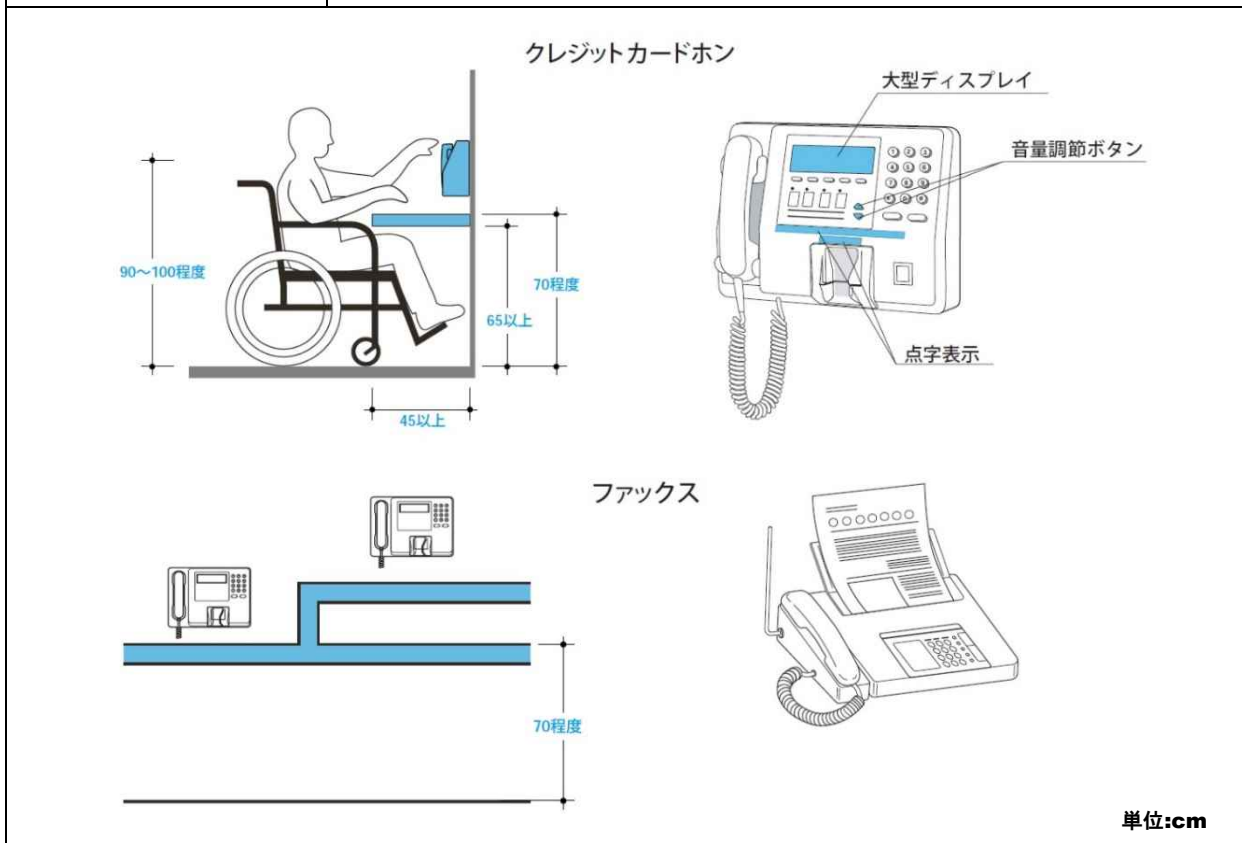
AED(自動体外式除細動器)



| | |
|---------------------|--|
| ●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。 |
| 【意思疎通を図るための設備の表示】 | (食堂の基準等の解説 P69 参照) |

| | |
|----------|-----------------------------------|
| ◆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。 |
|----------|-----------------------------------|

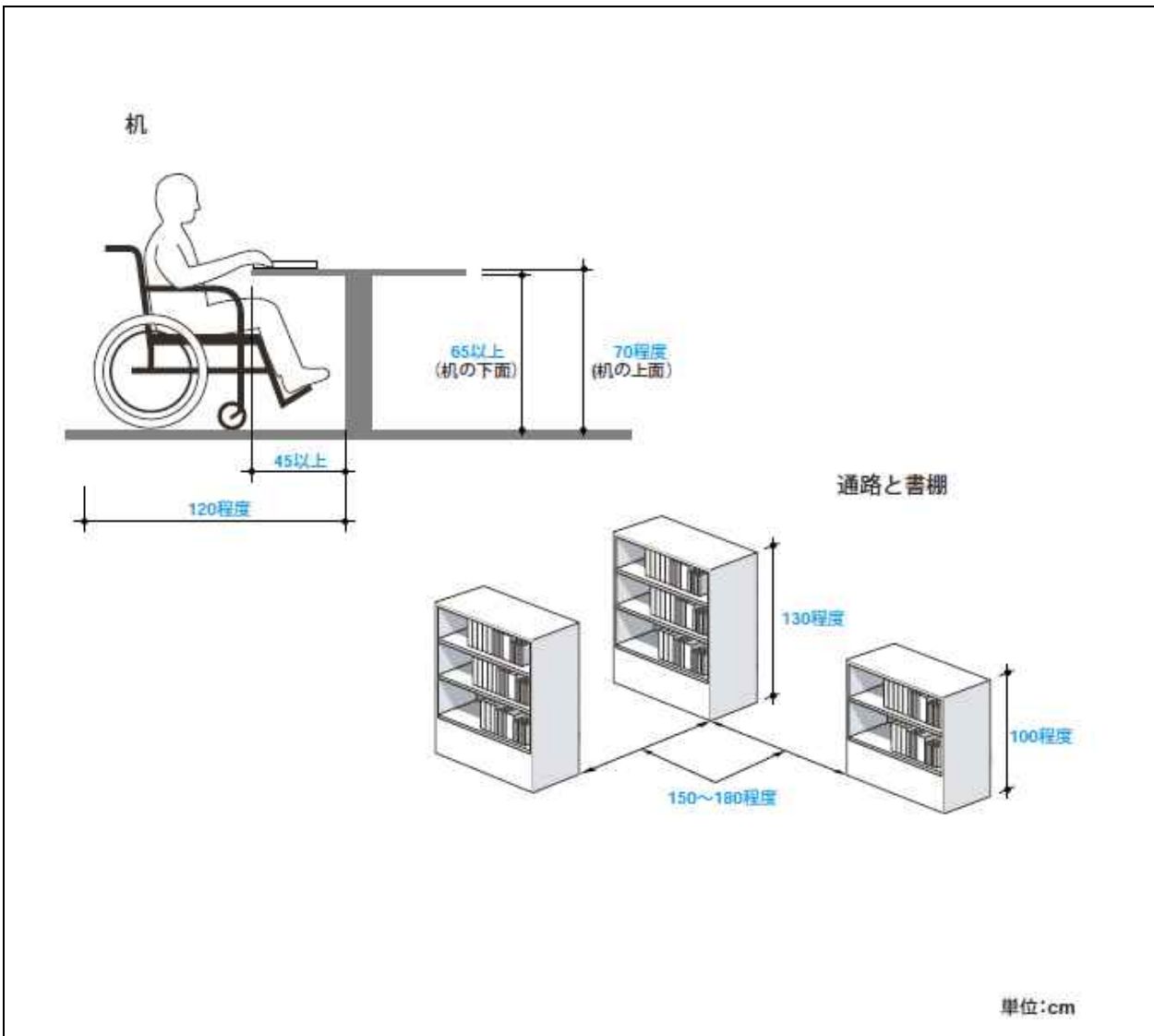
| | |
|------------|---|
| ◆基準・推奨の仕様 | |
| 【電話等置台の高さ】 | ○ 電話等置台を設ける場合には、そのうち1台以上は高さ70cm程度とし、電話等置台の台下の高さは65cm以上とする。また、蹴込み奥行きは45cm以上確保する。 |
| 【ダイヤルの高さ】 | ○ ダイヤル(プッシュボタン)の高さは、90～100cm程度とする。 |
| 【ファクシミリ】 | ○ 聴覚障害者のためにファクシミリ機を設置する。 |
| 【電話機】 | ○ 少なくとも1台は音声増幅装置付き電話機を設ける。この場合、見えやすい位置にその旨表示する。 ○ 外国人の利用者が多い航路には、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。 |



| | |
|--------------|---|
| ●基準等の解説・配慮事項 | |
| 【電話リレーサービス】 | 聴覚障害者が電話を利用するためのサービスとして「電話リレーサービス」があります。これは、聴覚障害者と健聴者をサービスセンターにいる通訳オペレーターが「手話」や「文字」と「音声」を通訳することにより、電話で即時双方向につながるものです。この電話リレーサービスを利用した手話対応型公衆電話ボックス『手話フォン』も設置され始めています。 |

| | |
|----------|---------------------------------------|
| ◆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椅子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】(P74 参照) | ○ 構造上支障がない範囲で両側に連続して取り付け。 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。 ○ 高齢者や車椅子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、椅子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】 | ○ 車椅子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】 | ○ 車椅子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。車椅子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、車椅子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支援ボード】 | ○ 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 T0103)を利用したコミュニケーション支援ボードを設ける。(参考資料5参照) |

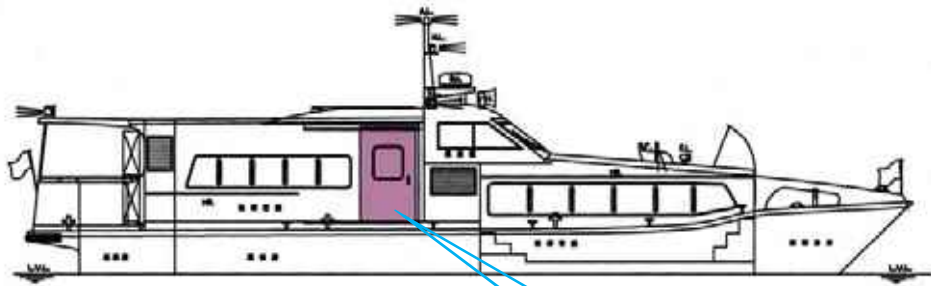


| | |
|-------------------|--------------------|
| ● 基準等の解説・配慮事項 | |
| [意思疎通を図るための設備の表示] | (食堂の基準等の解説 P69 参照) |

事例集

◆バリアフリー事例集

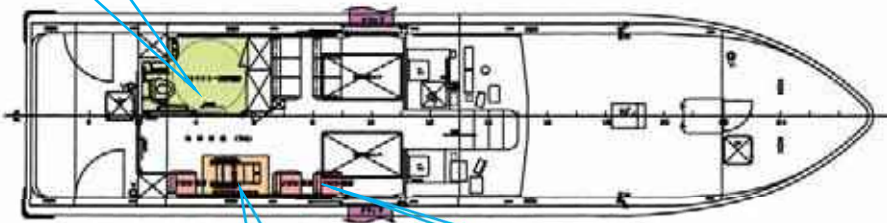
総トン数 20トン未満 旅客船



高齢者障害者等用便房
(バリアフリースイレ)



油圧タラップ



車椅子スペース

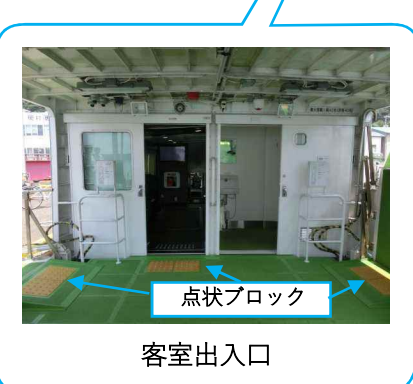
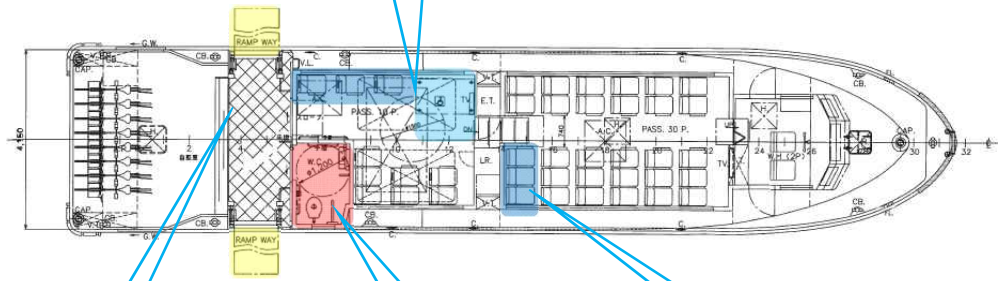
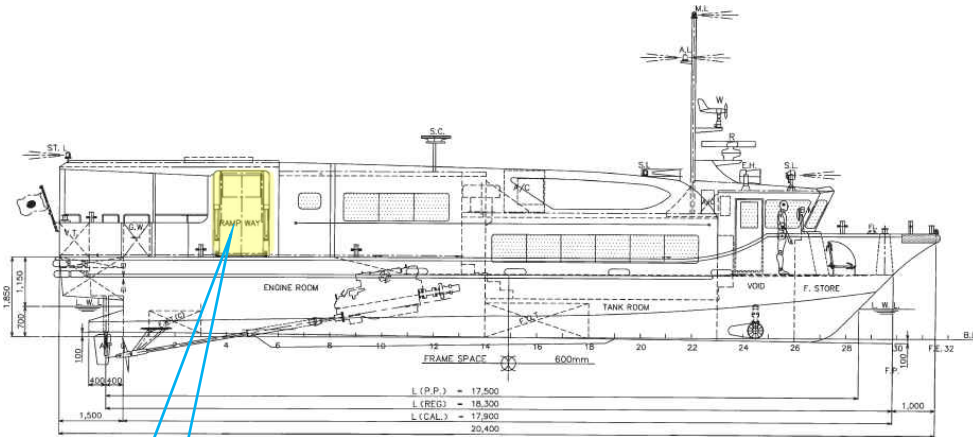


バリアフリー客席

| 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 椅子席 | 車椅子スペース |
|--------|-------|------|------|------|------|-----------------|---------|
| 17.40m | 3.80m | 19トン | 平水 | 20分 | 52名 | 3名以上 | 1カ所以上 |

◆バリアフリー事例集

総トン数 20トン未満 旅客船

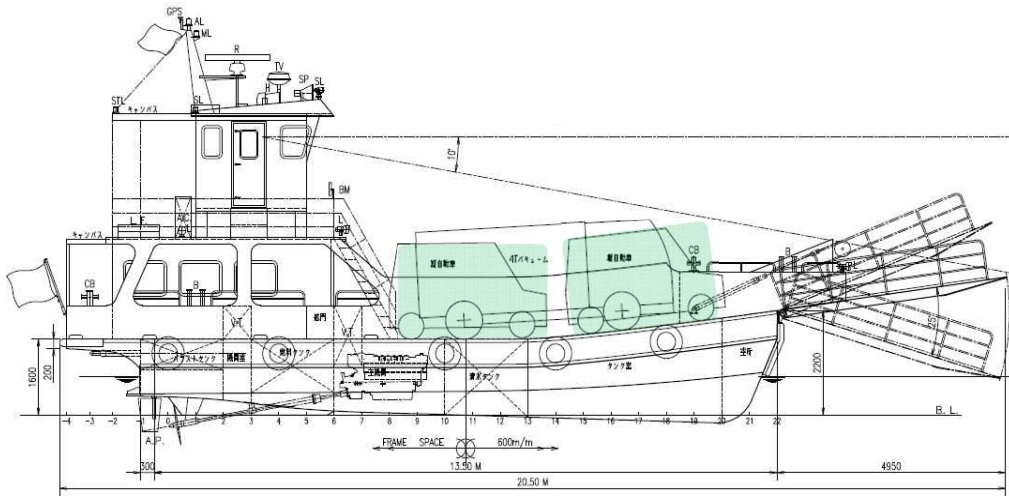


| | | | | | | | |
|----|----|------|------|------|------|-----------------|-------------|
| 全長 | 全幅 | 総トン数 | 航行区域 | 航行時間 | 旅客定員 | バリアフリー客席 椅子席 | 車椅子 スペース |
|----|----|------|------|------|------|-----------------|-------------|

| | | | | | | | |
|--------|-------|------|----|------|-----|------|-------|
| 20.40m | 4.15m | 19トン | 平水 | 118分 | 40名 | 3名以上 | 1カ所以上 |
|--------|-------|------|----|------|-----|------|-------|

◆バリアフリー事例集

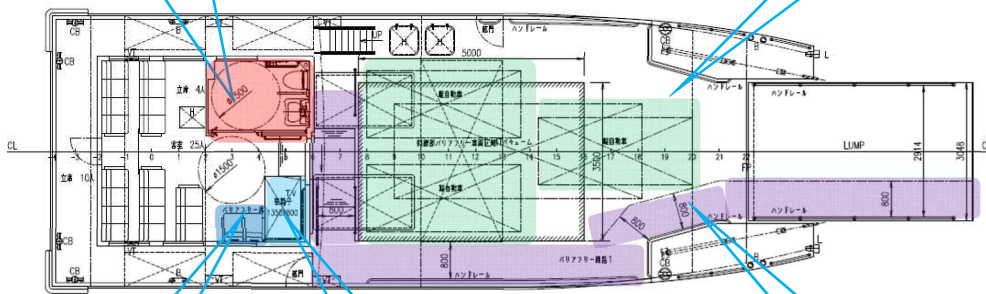
総トン数 20トン未満 旅客カーフェリー



高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）



バリアフリー車両区画



バリアフリー席



車椅子スペース

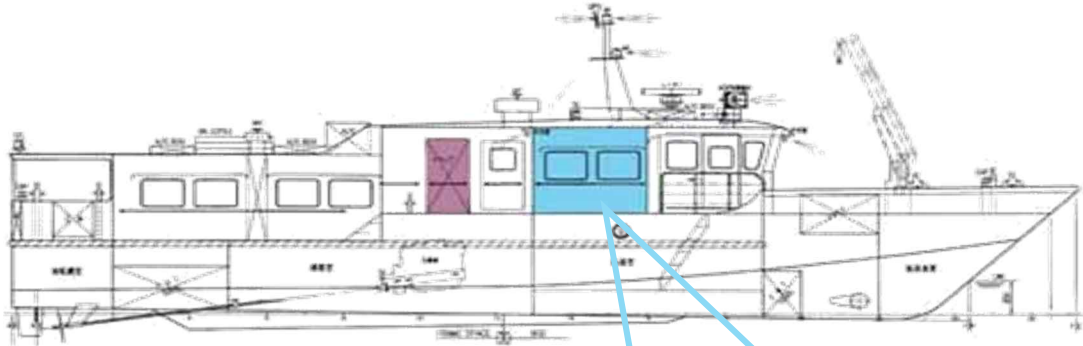


バリアフリー通路

| 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 椅子席 | 車椅子 スペース |
|--------|-------|------|------|------|------|-----------------|-------------|
| 20.50m | 6.00m | 19トン | 平水 | 15分 | 37名 | 2名以上 | 1カ所以上 |

◆バリアフリー事例集

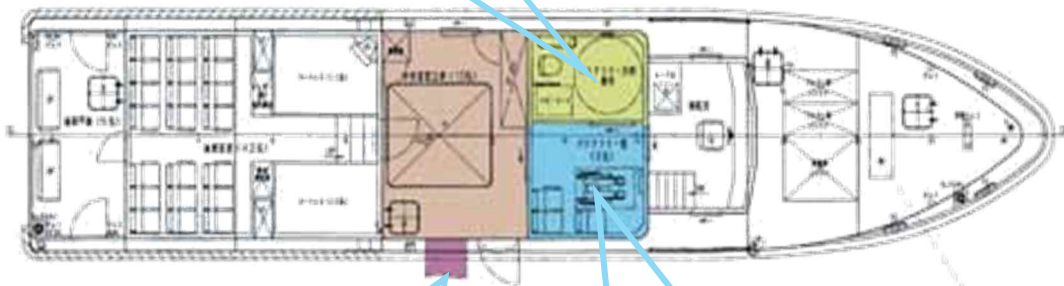
総トン数 20トン以上ー100トン未満 旅客船



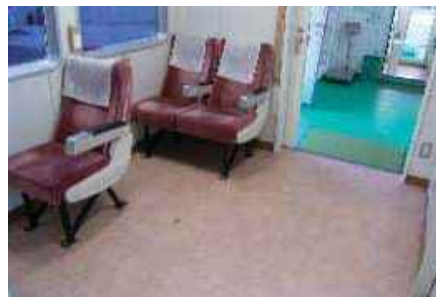
高齢者障害者等用便房
(バリアフリースイレ)



油圧タラップ



油圧タラップ

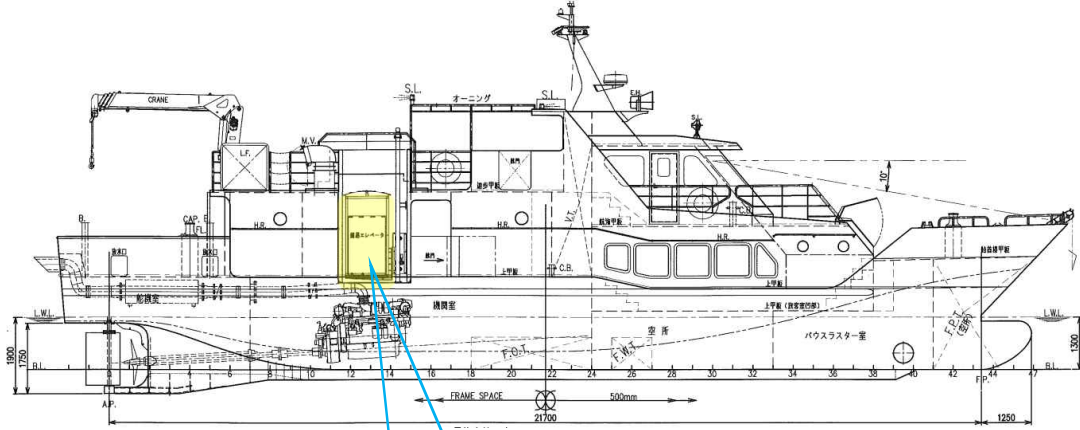


バリアフリースペース

| 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 椅子席 | 車椅子 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 |

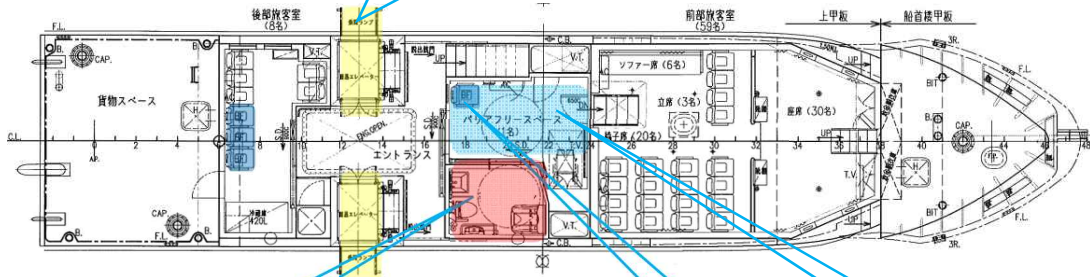
◆バリアフリー事例集

総トン数 20トン以上—100トン未満 旅客船



バリアフリー昇降タラップ

(船内側)



高齢者障害者等用便房
(バリアフリースイール)



バリアフリー席



バリアフリースイール

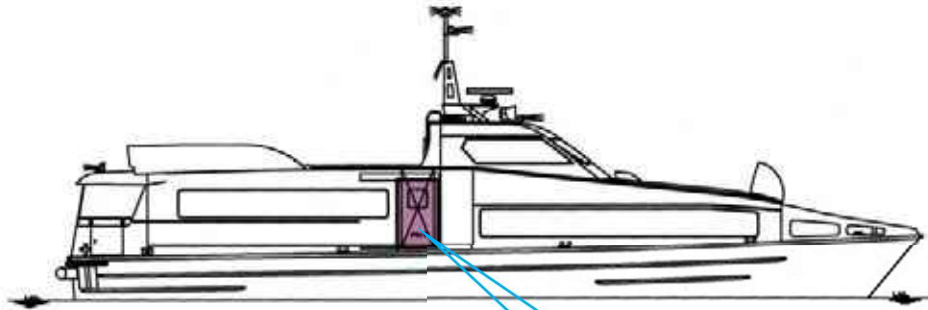
客室出入口

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 椅子席 | 車椅子 スペース |
|--------|-------|------|------|------|------|-----------------|-------------|
| 25.14m | 5.10m | 49トン | 平水 | 80分 | 80名 | 4名以上 | 1カ所以上 |

◆バリアフリー事例集

総トン数 20トン以上ー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



車椅子固定装置

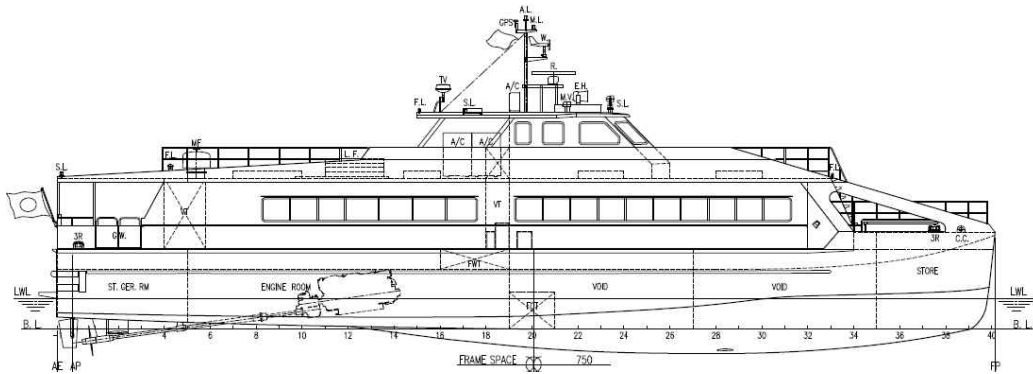


車椅子スペース

| 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 椅子席 | 車椅子 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 |

◆バリアフリー事例集

総トン数 100トン以上—500トン未満 旅客船



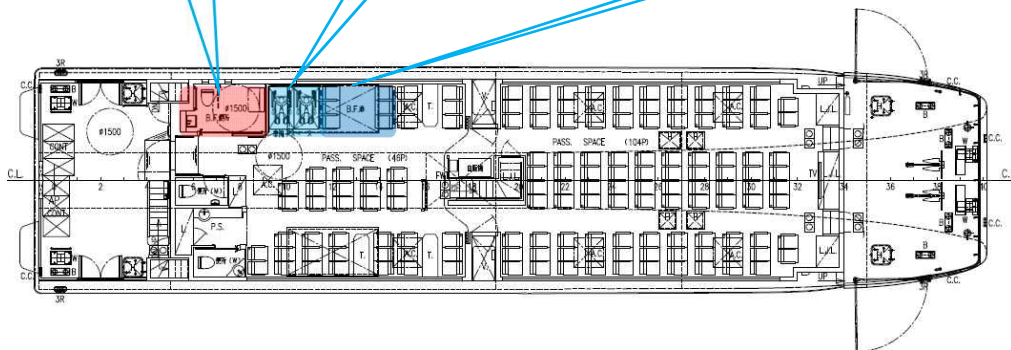
高齢者障害者等用便房
(バリアフリースイート)



車椅子スペース



バリアフリー席

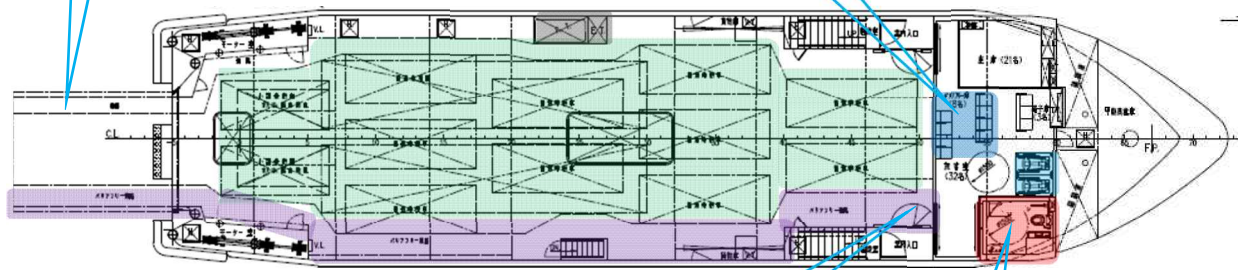
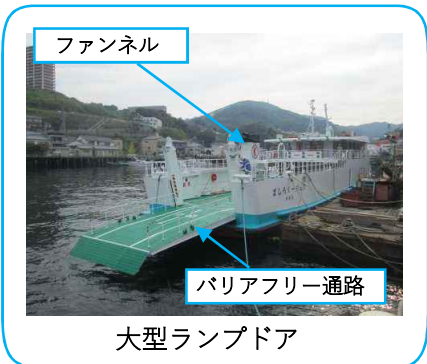
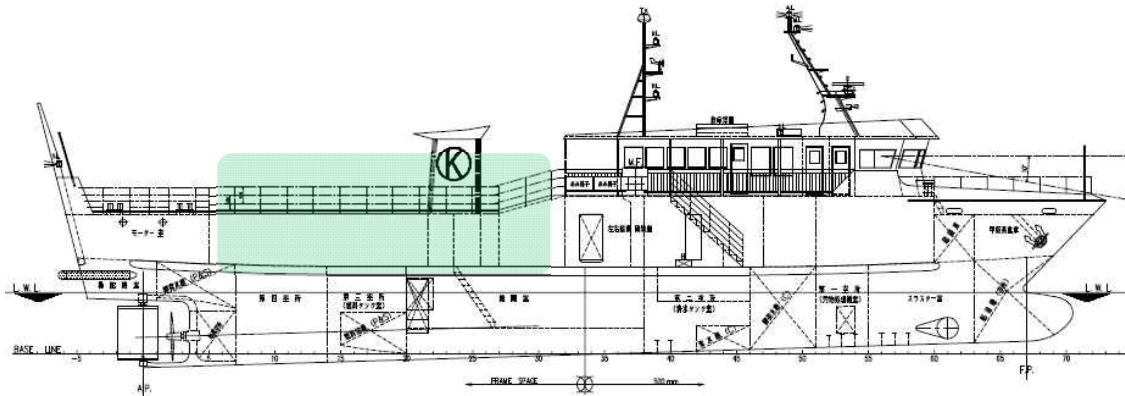


| | | | | | | | |
|----|----|------|------|------|------|-----------------|-------------|
| 全長 | 全幅 | 総トン数 | 航行区域 | 航行時間 | 旅客定員 | バリアフリー客席 椅子席 | 車椅子 スペース |
|----|----|------|------|------|------|-----------------|-------------|

| | | | | | | | |
|--------|-------|-------|------|-----|------|------|-------|
| 30.60m | 7.00m | 124トン | 限定沿海 | 31分 | 150名 | 6名以上 | 2カ所以上 |
|--------|-------|-------|------|-----|------|------|-------|

◆バリアフリー事例集

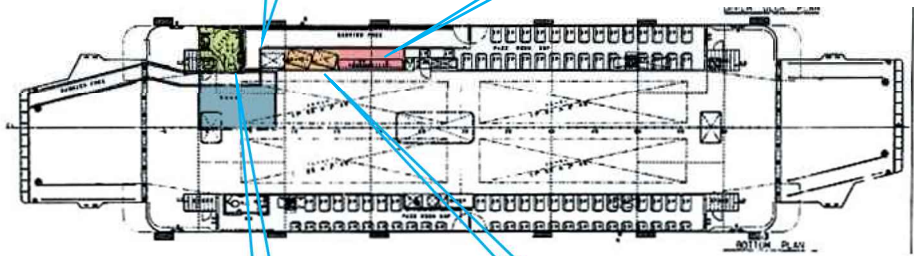
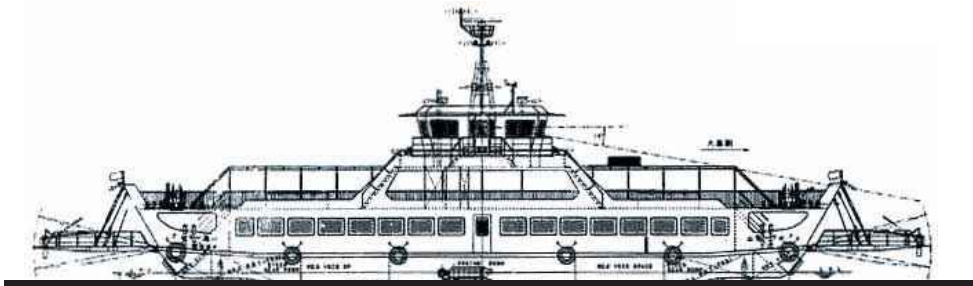
総トン数 100トン以上—500トン未満 旅客カーフェリー



| 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 椅子席 | 車椅子 スペース |
|--------|-------|-------|------|------|------|-----------------|-------------|
| 39.78m | 9.00m | 182トン | 平水 | 50分 | 200名 | 8名以上 | 2カ所以上 |

◆バリアフリー事例集

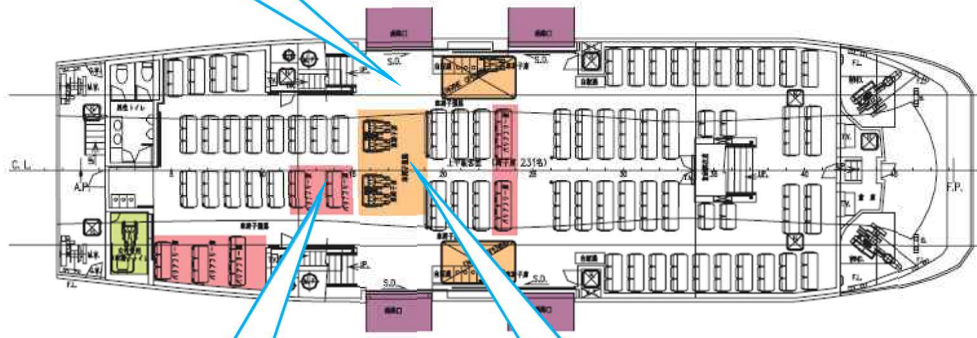
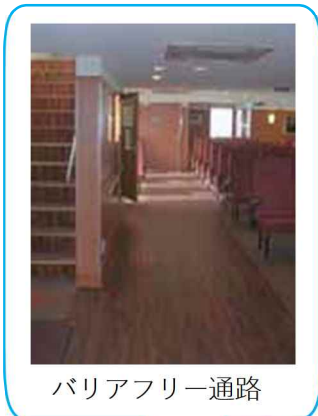
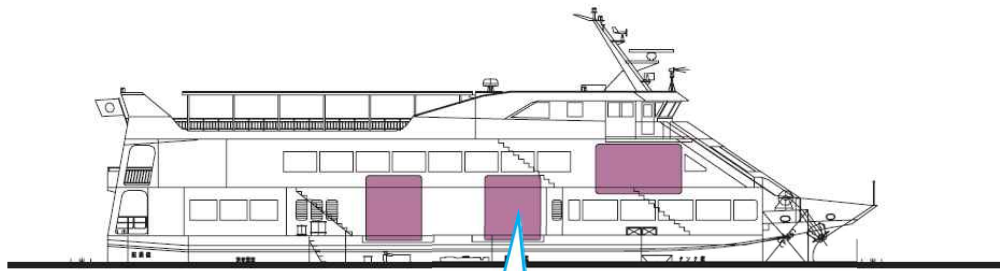
総トン数 100トン以上—500トン未満 旅客カーフェリー



| 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 椅子席 | 車椅子 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 |

◆バリアフリー事例集

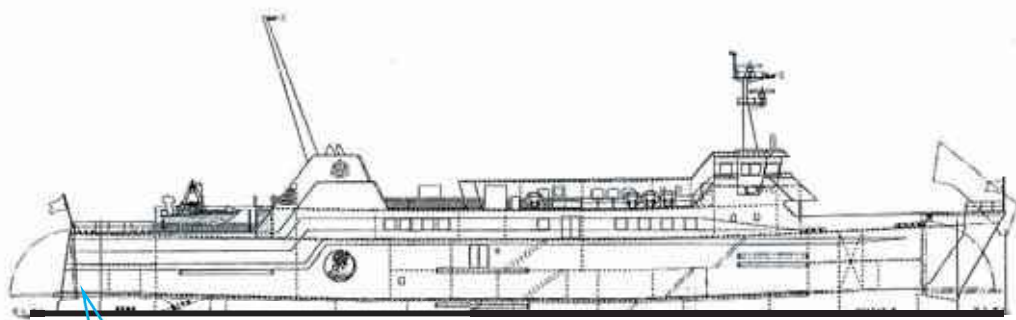
総トン数 100トン以上－500トン未満



| 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 椅子席 | 車椅子 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 |

◆バリアフリー事例集

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 椅子席 | 車椅子 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 |

◆バリアフリー事例集

乗下船装置等

■電動タラップ式昇降装置



電動タラップ

車椅子乗下船装置

電動タラップと 2.45m までリフトアップする車椅子乗下船装置を搭載した 45G/T の旅客船です。固定岸壁では車椅子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。



船内から見た車椅子乗下船装置

■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、障害者等に配慮されたタラップ



階段の状態



スロープ状態



収納状態

◆バリアフリー事例集

乗下船装置等

■バリアフリータラップ



バリアフリータラップは、陸側・船側のスロープと昇降装置、階段を有するタラップです。

車椅子使用者でも身体的な負担がなく乗降でき、ストレッチャー型の車椅子使用者も利用できます。

また、潮の干満による岸壁と船体乗降口の高さの変化および波等の影響による船体動揺があっても、高齢者及び障害者等が安心・安全に乗降することができます。

■可動式コーミング解消装置



可動式コーミング解消装置は、簡単な操作によって自動でコーミング部分を開閉し、車椅子使用者が旅客船を安全・安心に利用するために問題となっていた船内出入口の段差をバリアフリー化する装置です。

コーミング部分のスロープの設置が不要となり、スペースを有効に活用することができます。

◆バリアフリー事例集

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。車椅子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、車椅子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。



かご昇降路内に昇降駆動機が収まる省スペース型のエレベーターです。



省スペース型ですが、かご内寸法はバリアフリー基準に適合しています。

◆バリアフリー事例集

高齢者障害者等用便房(バリアフリースイレ)等



高齢者障害者等用便房(バリアフリースイレ)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。



車椅子での使用に配慮して低い位置に設置した手洗いと下方に傾斜した鏡です。



オストメイト対応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。

◆バリアフリー事例集

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。

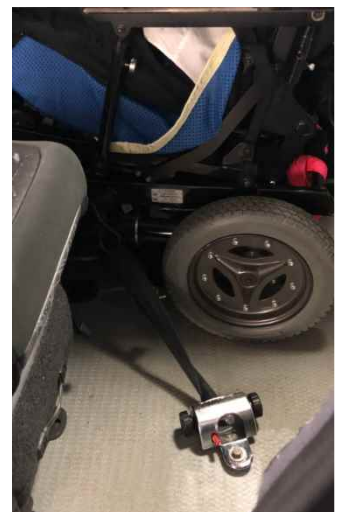


船内では、各施設に当該施設の識別及び利用可能者の識別のため、分かりやすいシンボルマークが用いられています。



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。

車椅子固定装置



參考資料

参考資料1：高齢者、障害者等の現状

1. 高齢化の現状

我が国の総人口は、平成 29(2017)年 10 月 1 日現在、1 億 2,671 万人(総務省「人口推計」)で、前年(1 億 2,693 万人：総務省「人口推計」)に比べて約 22 万人の減少となっています。

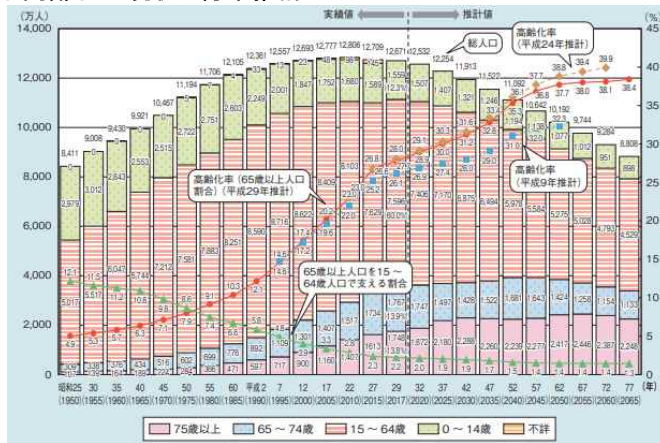
65 歳以上の高齢者人口は 3,515 万人(前年 3,459 万人)となり、総人口に占める割合(高齢化率)は 27.7%(前年 27.3%)となっています。また、高齢者人口のうち、前期高齢者(65～74 歳)人口は 1,767 万人(男性 843 万人、女性 924 万人、性比(女性人口 100 人に対する男性人口比)91.2)で総人口に占める割合は 13.9%、後期高齢者(75 歳以上)人口は 1,748 万人(男性 684 万人、女性 1,065 万人、性比 64.2)で、総人口に占める割合は 13.8%となっています。

また、高齢者人口は、いわゆる「団塊の世代」(昭和 22(1947)～24(1949)年に生まれた者)が 65 歳となった平成 27(2015)年には 3,387 万人となり、「団塊の世代」が 75 歳以上となる 37(2025)年には 3,677 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 3,935 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。

○都道府県別高齢化率の推移

| | 昭和50年 (1975) | 平成29年 (2017) | 平成57年 (2045) |
|------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 北海道 | 6.9 | 30.7 | 42.8 |
| 青森県 | 7.5 | 31.8 | 46.8 |
| 岩手県 | 8.5 | 31.9 | 43.2 |
| 宮城県 | 7.7 | 27.2 | 40.3 |
| 秋田県 | 8.9 | 35.6 | 50.1 |
| 山形県 | 10.1 | 32.2 | 43.0 |
| 福島県 | 9.2 | 30.2 | 44.2 |
| 茨城県 | 8.4 | 28.3 | 40.0 |
| 栃木県 | 8.3 | 27.4 | 37.3 |
| 群馬県 | 8.8 | 28.9 | 39.4 |
| 埼玉県 | 5.3 | 26.0 | 35.8 |
| 千葉県 | 6.3 | 27.1 | 36.4 |
| 東京都 | 6.3 | 23.0 | 30.7 |
| 神奈川県 | 5.3 | 24.8 | 35.2 |
| 新潟県 | 9.6 | 31.3 | 40.9 |
| 富山県 | 9.5 | 31.6 | 40.3 |
| 石川県 | 9.1 | 28.8 | 37.2 |
| 福井県 | 10.1 | 29.8 | 38.5 |
| 山梨県 | 10.2 | 29.8 | 43.0 |
| 長野県 | 10.7 | 31.1 | 41.7 |
| 岐阜県 | 8.6 | 29.3 | 38.7 |
| 静岡県 | 7.9 | 29.1 | 38.9 |
| 愛知県 | 6.3 | 24.6 | 33.1 |
| 三重県 | 9.9 | 29.0 | 38.3 |
| 滋賀県 | 9.3 | 25.3 | 34.3 |
| 京都府 | 9.0 | 28.6 | 37.8 |
| 大阪府 | 6.0 | 27.2 | 36.2 |
| 兵庫県 | 7.9 | 28.3 | 38.9 |
| 奈良県 | 8.5 | 30.3 | 41.1 |
| 和歌山県 | 10.4 | 32.2 | 39.8 |
| 鳥取県 | 11.1 | 31.0 | 38.7 |
| 島根県 | 12.5 | 33.6 | 39.5 |
| 岡山県 | 10.7 | 29.7 | 36.0 |
| 広島県 | 8.9 | 28.6 | 35.2 |
| 山口県 | 10.2 | 33.4 | 39.7 |
| 徳島県 | 10.7 | 32.4 | 41.5 |
| 香川県 | 10.5 | 31.1 | 38.3 |
| 愛媛県 | 10.4 | 32.1 | 41.5 |
| 高知県 | 12.2 | 34.2 | 42.7 |
| 福岡県 | 8.3 | 27.1 | 35.2 |
| 佐賀県 | 10.7 | 29.2 | 37.0 |
| 長崎県 | 9.5 | 31.3 | 40.6 |
| 熊本県 | 10.7 | 30.1 | 37.1 |
| 大分県 | 10.6 | 31.8 | 39.3 |
| 宮崎県 | 9.5 | 31.1 | 40.0 |
| 鹿児島県 | 11.5 | 30.8 | 40.8 |
| 沖縄県 | 7.0 | 21.0 | 31.4 |

○高齢化の現状と将来推計



出所：「平成 30 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、平成 29 年(2017 年)現在、最も高い秋田県で 35.6%、最も低い沖縄県で 21.0%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 57 年(2045 年)には、最も高い秋田県で 50.1%、最も低い東京都でも 30.7%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見せることとなります。

3. 離島地域に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 38 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ます。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 22 年(2010 年)から平成 27 年(2015 年)までの最新の 5 カ年では 7.4%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。

昭和50年は総務庁「国勢調査」、平成29年は総務省「人口推計」、平成57年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」

| |
|--------|
| 10%未満 |
| 10～20% |
| 20～25% |
| 25～30% |
| 30～35% |
| 35～40% |
| 40～45% |
| 45～50% |
| 50%以上 |

また、年齢階層別人口構成(平成 27 年(2015 年)国調)は、14 歳以下の年少人口が 12.7%(全国 12.6%)、15～64 歳までの生産年齢人口が 52.8%(同 60.7%)、65 歳以上の老年人口が 34.2%(同 26.6%)であり、平成 22 年度の国勢調査の 65 歳以上の人口比率 (33.5%)に比べて拡大しています。

| | 人口/人 | 高齢化率 |
|------|-------------|-------|
| 離島地域 | 618,565 | 34.2% |
| 全 国 | 127,094,745 | 26.6% |

出所:「離島統計年報」(財)日本離島センター

平成 27 年(2015 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、48.7%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 | 87,900 | 100% | 3,138,000 | 100% |
| うち離島 | 42,853 | 48.7% | 958,515 | 30.5% |

出所:国土交通省海事局調べ

4.障害者数の現状

平成 30 年(2018 年)版障害者白書による障害者数をみると、身体障害者(身体障害児を含む)が 436 万人、知的障害者(知的障害児を含む)が 108.2 万人、精神障害者が 392.4 万人となっています。

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 98.3%、知的障害者の 88.9%、精神障害者の 92.0%が在宅となっています。

また、年齢階層別にみると、平成 28 年(2016 年)では、身体障害者の 72.6%、知的障害者の 15.5%、精神障害者の 36.7%が 65 歳以上の高齢者となっています。

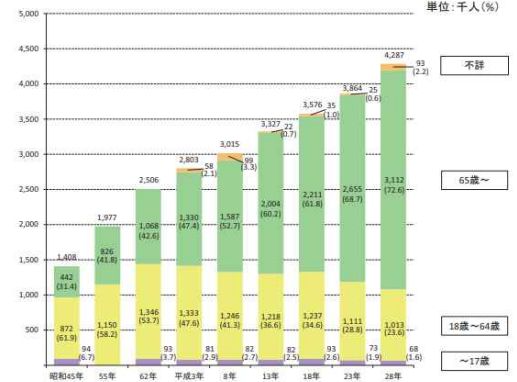
■ 図表 1 障害者数(推計)

(単位:万人)

| | | 総数 | | |
|---------|-------|-------|-------|--------|
| | | 総数 | 在宅者数 | 施設入所者数 |
| 身体障害児・者 | 18歳未満 | 7.1 | 6.8 | 0.3 |
| | 男性 | - | 3.2 | - |
| | 女性 | - | 3.4 | - |
| | 不詳 | - | 0.1 | - |
| | 18歳以上 | 419.4 | 412.5 | 6.9 |
| | 男性 | - | 215.8 | - |
| | 女性 | - | 196.3 | - |
| | 不詳 | - | 0.3 | - |
| | 年齢不詳 | 9.3 | 9.3 | - |
| | 男性 | - | 2.9 | - |
| | 女性 | - | 5.4 | - |
| | 不詳 | - | 1.0 | - |
| 総計 | 436.0 | 428.7 | 7.3 | |
| 男性 | - | 222.0 | - | |
| 女性 | - | 205.2 | - | |
| 不詳 | - | 1.5 | - | |
| 知的障害児・者 | 18歳未満 | 22.1 | 21.4 | 0.7 |
| | 男性 | - | 14.0 | - |
| | 女性 | - | 7.3 | - |
| | 不詳 | - | 0.1 | - |
| | 18歳以上 | 84.2 | 72.9 | 11.3 |
| | 男性 | - | 44.1 | - |
| | 女性 | - | 28.8 | - |
| | 不詳 | - | 0.1 | - |
| | 年齢不詳 | 1.8 | 1.8 | - |
| | 男性 | - | 0.6 | - |
| | 女性 | - | 0.6 | - |
| | 不詳 | - | 0.5 | - |
| 総計 | 108.2 | 96.2 | 12.0 | |
| 男性 | - | 58.7 | - | |
| 女性 | - | 36.8 | - | |
| 不詳 | - | 0.8 | - | |
| 精神障害者 | 20歳未満 | 26.9 | 26.6 | 0.3 |
| | 男性 | 16.6 | 16.5 | 0.2 |
| | 女性 | 10.1 | 9.9 | 0.2 |
| | 20歳以上 | 365.5 | 334.6 | 30.9 |
| | 男性 | 143.1 | 128.9 | 14.2 |
| | 女性 | 222.9 | 206.2 | 16.7 |
| | 年齢不詳 | 1.0 | 1.0 | 0.1 |
| | 男性 | 0.4 | 0.4 | 0.0 |
| | 女性 | 0.6 | 0.6 | 0.0 |
| | 総計 | 392.4 | 361.1 | 31.3 |
| | 男性 | 159.2 | 144.8 | 14.4 |
| | 女性 | 233.6 | 216.7 | 16.9 |

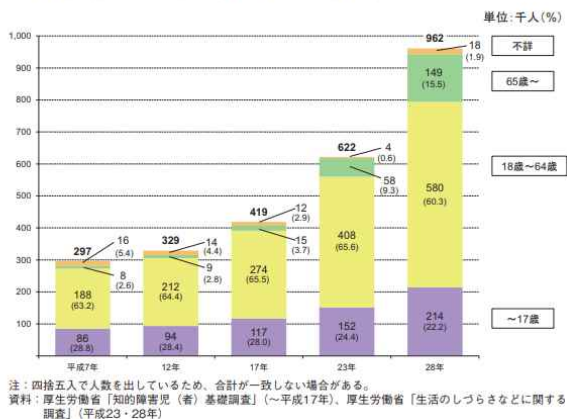
■ 図表 2 年齢階層別障害者数の推移(身体障害児・者(在宅))

単位:千人(%)

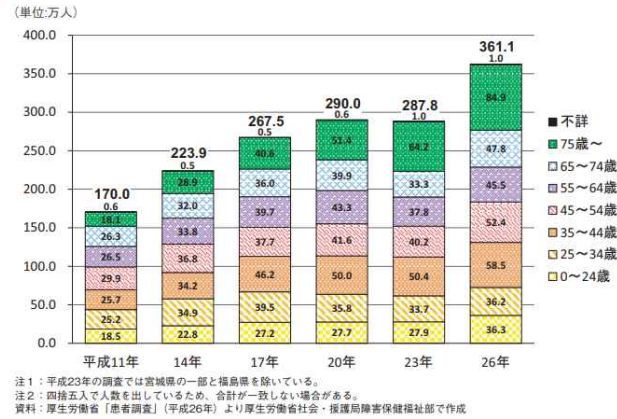


注1:昭和55年は身体障害児(0～17歳)に係る調査を行っていない。
注2:四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。
資料:厚生労働省「身体障害児・者実態調査」(～平成18年)、厚生労働省「生活のしづかさに関する調査」(平成23・28年)

■ 図表3 年齢階層別障害者数の推移（知的障害児・者（在宅））



■ 図表4 年齢階層別障害者数の推移（精神障害者・外来）



5. 旅客船のバリアフリー化の現状

平成29年(2017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660隻のうち、289隻となっています。

○ 車両等

| | 車両等の総数 | | 移動等円滑化基準に適合している車両等の数 | | 車両等の総数に対する割合 | | |
|---------------------------------------|--------|--------|----------------------|--------|--------------|--------|--------|
| | H29年度末 | H28年度末 | H29年度末 | H28年度末 | H29年度末 | 対前年度増減 | H28年度末 |
| 鉄軌道車両 (目標値：約70%/H32年度末) | 52,527 | 52,212 | 37,420 | 35,343 | 71.2% | 3.5 | 67.7% |
| ノンステップバス (目標値：約70%/H32年度末) | 46,132 | 45,467 | 26,002 | 24,241 | 56.4% | 3.0 | 53.3% |
| リフト付きバス等 (目標値：約25%/H32年度末) | 14,192 | 14,962 | 834 | 868 | 5.9% | 0.1 | 5.8% |
| 福祉タクシー (目標値：約28000台/H32年度末) | | — | 20,113 | 15,128 | — | — | — |
| 旅客船 (目標値：約50%/H32年度末) | 660 | 663 | 289 | 267 | 43.8% | 3.5 | 40.3% |
| 航空機 (目標値：約90%/H32年度末) | 623 | 612 | 609 | 594 | 97.8% | 0.7 | 97.1% |

1) 「移動等円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。

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 29 年版高齢社会白書」によると、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、2016 年には 27.3%に達しており、2036 年には国民の 3 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、視覚障害の一部とすることができる。

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、不安を感じる。
- ・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てたり、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(車椅子を使用している場合)

車椅子使用者は、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、障害に適した車椅子(手動車椅子、簡易式折りたたみ式電動車椅子、電動車椅子、ハンドル形電動車椅子、(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)座位変換形車椅子等)を使用している。また、一時的なけがによる車椅子の使用も考えられる。

脳血管障害により車椅子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、片方の手足で車椅子をコントロールしている場合がある。

脊髄損傷により車椅子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椅子のシートにクッションを敷いていることが多い。

脳性麻痺により車椅子を使用している人は、不随意的動きをしたり、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椅子を使

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椅子を使う場合がある。

なお、肢体不自由児はバギータイプの車椅子を使用する場合があるため、ベビーカーと混同しないようにする必要がある。

①手動車椅子



②簡易型折りたたみ式
電動車椅子



③電動車椅子



④ハンドル形電動車椅子



⑤座位変換型車椅子



⑥子供用車椅子

(福祉バギー・バギーカー)



⑦バギータイプの車椅子 周知ポスターの例



①②③⑤⑥提供：日進医療器

④提供：電動車いす安全普及協会

⑦提供：大阪市交通局（現：大阪市高速電気軌道株式会社）

■移動上の困難さ

- 車椅子使用者は、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、車椅子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もある。
- 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。
- 車椅子（手動車椅子、簡易式折りたたみ式電動車椅子、電動車椅子、ハンドル形電動車椅子、座位変換形車椅子等）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(車椅子使用以外)

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 23 年生活のしづらさなどに関する調査結果(厚生労働省)」によると、内部障害者は約 93 万 3 千人で、身体障害者 386 万 4 千人(知的障害、精神障害を除く)のうち全体の 24.1%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。

1) 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。

2) 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。

3) 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。

4) 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。

5) 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。

6) 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、抗ウイ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・ロービジョン・色覚異常)

「平成 23 年生活のしづらさなどに関する調査結果(厚生労働省)」によると、視覚障害者は約 31 万 6 千人、身体障害者(知的障害、精神障害を除く)全体の約 8.2%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明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト)を目印に外出できるようなロービジョン(弱視とも呼ばれる)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、その他はロービジョンとなる。ロービジョンは周囲の明るさや対象物の輝度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、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、明順の順応に時間がかかる、まぶしく感じて見えにくい等、様々な障害がある。

色覚異常の人は、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。色覚異常の人は、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、色覚異常の人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、ともし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。
- ロービジョン者は、色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト)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。
- 色覚異常の人は、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 23 年生活のしづらさなどに関する調査結果(厚生労働省)」によると、聴覚・言語障害者は約 32 万 4 千人、身体障害者(知的障害、精神障害を除く)全体の約 8.4%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場合がある。
- 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がある。
- 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 29 年版障害者白書」によると、わが国の知的障害児・者数は、74 万 1 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 62 万 2 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。

知的障害者は都道府県等より療育手帳(知的障害者福祉手帳)が交付されている。

1)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 29 年版障害者白書」によると、わが国の精神障害者は 392 万 4 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 392 万 4 千人である。

1)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をとって規則正しい生活のリズムを作ると、回復へ向かう。

2)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。大きな悲しみや失敗等が原因で、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。

3)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強く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

改正発達障害者支援法において、発達障害者とは「発達障害(自閉症、アスペルガー症候群その他の広汎性発達障害、学習障害、注意欠陥多動性障害などの脳機能の障害で、通常低年齢で発現する障害)がある者であつて、発達障害及び社会的障壁により日常生活または社会生活に制限を受けるもの」と定義されている。

1)自閉症、アスペルガー症候群その他の広汎性発達障害

自閉症は、「言葉の発達の遅れ」「コミュニケーションの障害」「対人関係・社会性の障害」「パターン化した行動、こだわり」などの特徴をもつ障害。最近では、自閉症スペクトラムと呼ばれることもある。

アスペルガー症候群は広い意味での「自閉症」に含まれる一つのタイプで、「コミュニケーションの障害」「対人関係・社会性の障害」「パターン化した行動、興味・関心のかたよりの傾向」がある。自閉症のように、幼児期に言葉の発達の遅れがないため、障害があることが分かりにくいのが、成長とともに不器用さがはっきりすることが特徴。

2)注意欠陥・多動性障害(AD/HD)

注意欠陥多動性障害(AD/HD: Attention-Deficit/Hyperactivity Disorder)は、「集中できない(不注意)」「じっとしてられない(多動・多弁)」「考えるよりも先に動く(衝動的な行動)」などを特徴とし、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。

3)学習障害(LD)

学習障害(LD: Learning Disorders または Learning Disabilities)とは、全般的な知的発達に遅れはないのに、聞く、話す、読む、書く、計算する、推論するなどの特定の能力を学んだり、行ったりすることに著しい困難を示すさまざまな状態をいう。

4)トゥレット症候群

トゥレット症候群(TS: Tourette's Syndrome)は、多種類の運動チック(突然に起こる素早い運動の繰り返し)と 1 つ以上の音声チック(運動チックと同様の特徴を持つ発声)が 1 年以上にわたり続く重症なチック障害で、このような運動や発声を、本人はそうするつもりがないのにしてしまうのが特徴。

5)吃音

吃音(Stuttering)とは、音の繰り返し、ひき伸ばし、言葉を出せずに間があいてしまうなど、一般に「どもる」と言われる話し方の障害。幼児・児童期に出始めるタイプ(発達性吃音)がほとんどで、大半は自然に症状が消失したり軽くなったりする。しかし、青年・成人期まで持続したり、青年期から目立つようになる人や、自分の名前が言えなかったり、電話で話せなくて悩む人もいる。

■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。
- 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

■困りごとが生じる具体的な状況と求められる対応

①情報提供方法の配慮事項

- ・案内表示などが連続して提示されていないと迷ってしまうことがある。また、サインが複雑に感じられると混乱し、理解しづらい人がある。例えば、文字や音声など異なる方法で情報が提示され、それらが重なり合っている場合、それぞれの表記や表現の仕方が一致しない場合に、どちらが正しいか判断に迷い混乱してしまう人がある。
- ・案内文が長い、表現の一部が省略されている、LED を用いて文字をスクロールさせているなどの場合には、情報を適切に把握できない人がある。
- ・一方で、情報を得るために用いる方法には個人差があり、情報提供の方法が限られていると、適切に情報を得られない人がある。
- ・電車の遅延などで通常と異なる状況の時には何が起きたか把握できず、どのような行動をとるべきかわからずに混乱してしまう人がある。

【対応として】

- ・サインが発見しやすいように表示の内容や設置する間隔を適切なものとする、職員の配置を工夫すること等により、移動の連続性を確保する。
- ・人により情報を得るための方法が異なるため、複数の方法で簡潔な情報を提供する。
- ・必要な情報が確実に伝わるようにするためには、簡潔な情報を繰り返し提供することが有効である。また、同じ情報を伝える場合に、文字と音声で表記・表現が異なると理解しにくいいため、提供する情報の表現は一致させることが望ましい。

②錯覚を生じさせやすいデザインや誤解につながるデザインを回避する配慮事項

- ・通路の床面の色やデザインによっては錯覚(段や溝に見える)を起こして、不安を感じるため、その場で立ち止まってしまう人がある。

【対応として】

- ・色や模様の採用に当たり、錯覚を生じないか確認する。

③音・光環境の配慮事項

- ・音量や提示速度の異なる音声案内が重なる、高い輝度や多彩な色で画像や動画を表示する商業広告は、耳や目から一度に入る情報量が過多となりストレスを感じる人がある。

【対応として】

- ・音の重なりや反響を考慮した機器の選択や配置、それらを軽減する素材を建築材に使用することを検討する。
- ・目から入る刺激が混乱の原因とならないように、照明や広告表示の輝度や配置に配慮する。

④カームダウン(クールダウン)の配慮事項

- ・発達障害者は、周囲から理解されにくく、注意・叱責を受けることがある。本人が状況を理解できないまま、反復して注意されると興奮してしまうことがある。この場合、しばらく時間をおき、気持ちが落ち着いてから、「どうしたのか?」と尋ねることで、冷静に自分の行動を振り返ることができる。この対応をカームダウン(クールダウン)という。
- ・旅客施設の利用時は、様々な視覚情報、音声情報及び騒音・雑音などが重なることで感覚に対する反応が過敏となること、天候の影響や事故の影響による電車の遅延など不測の事態が生じた場合等にパニックになることがある。そのような場合においてもカームダウン(クールダウン)の対応が有効となる。

【対応として】

- ・カームダウン(クールダウン)のスペースを用意することが効果的な場合がある。駅事務室等の活用の他、パーティション等で視線を遮れるような空間があるだけでも有効な場合がある。

(10)高次脳機能障害者

交通事故や病気等により脳に損傷を受け、その後遺症等として記憶、注意、社会的行動といった認知機能(高次脳機能)が低下した状態を高次脳機能障害という。高次脳機能障害は日常生活の中で現れ、外見からは障害があると分かりにくく、「見えない障害」や「隠れた障害」などと言われている。(出典:障害者白書より)

■移動上の困難さ

- ・注意障害や身体失認等による狭いホームの移動時に転落の危険がある。
- ・降りる駅に気づけず乗り過ごしてしまう。

- ・乗り過ごしたことに気づいても対処することが難しい。
 - ・停車している駅がどこだか分からない。
 - ・必要な表示や案内を見つけられない。探すのに時間がかかる。
 - ・案内表示を見ても理解できないことがある。
 - ・緊急時のアナウンス等を理解することが困難な場合があり、状況が把握できずに混乱する。等
- (国リハヒアリングの内容より)

■困りごとが生じる具体的な状況と求められる対応

①ホーム上での配慮事項

- ・半側空間無視、注意障害の症状がある場合、プラットホームを移動する際に転落や人・ものにぶつかる危険や人ごみの合間を縫って歩くことが難しいことによる転倒の危険がある。

【対応として】

- ・ホームドアや柵の整備が有効である。

②情報提供の配慮事項

- ・サインそのものを見つけることの難しい人がいる。また、注意障害、半側空間無視、失語、失認等の症状によりサインを見つけたあとに内容を読み取ることの難しさがある。例えば、失語では、言語(文字言語・音声言語)が苦手な人が多く、失認では、図(路線図、矢印や絵文字等)が苦手な人が多い。
- ・電車の遅延などで通常と異なる状況の時には何が起きたか把握できなかつたり、どのようにすればよいかわからなかつたりして混乱してしまう人がでることがある。

【対応として】

- ・注意障害、半側空間無視、失語、失認の症状がある場合、サインを統一的なデザインとすること、見つけやすい配置とすることが重要である。また、遂行機能障害の症状がある場合、見通しを立てることが難しいことが多いため、目的地までの距離の併記は有効である。
- ・必要な情報が確実に伝わるようにするためには、簡潔に要点をまとめ、繰り返し情報を提供する方法が有効である。また、情報の内容が同じ場合でも文字と音声で表記・表現が異なると把握が難しくなる人がいるため、提供する情報の表現は一致させる。

(11)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、子どもを抱えている人は、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

(12)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。日本政府観光庁より、2018年1月の訪日外客数は250万1千人であり、2020年の東京オリンピック・パラピックも考慮すると更なる増客が見込まれる。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。

(13)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。

(14)病気の人の

病気の人は、病気の種類や状況によって身体機能が一般的に低下し、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。

(参考) 上記の「高齢者・障害者の主な特性」を参照のうえ、個々の障害に対応したニーズを的確に把握し、障害の特性に応じた適切な対応が求められる。一方で WHO(世界保健機関)では、ICF(国際機能分類)という考え方が採択されている。これは、人間の生活機能と障害について「心身機能・身体構造」「活動」「参加」の3つの次元及び影響を及ぼす「環境因子」等の因子で構成されるもので、例えばバリアフリー整備による環境評価も含めた機能分類を行うことができる。今後の新たなバリアフリー化のための技術開発など、障害の理解並びにバリアフリー促進の視点から、ICF の適切な活用方策の検討が望まれる。

(詳しくは厚生労働省資料等を参照されたい)

(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 29 年版障害者白書」、2017 年
- ・内閣府編「平成 29 年版高齢社会白書」、2017 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「ゆっくり」「ていねいに」「くりかえし」ー知的障害、精神障害のあるお客様への対応ー」、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ー介護福祉士のためにー」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ーオリエンテーションとモビリティの理解ー」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、柏女靈峰編集委員代表「社会福祉用語辞典第 6 版ー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 | <p>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、車椅子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の制約を抱えている。</p> <p>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の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考え工夫する考え方が必要である。</p> <p>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。</p> <p>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よりわかりやすく情報を伝達する基本条件になる。</p> |
|-----|--|

| | |
|--|---|
| ガイドライン | |
| ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容 | |
| ■サインシステム | |
| ●基本的事項 | |
| サインの種別 | <p>○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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>○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。</p> <p>◇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。</p> <p>○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。</p> <p>◇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。</p> <p>◇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。</p> <p>○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。</p> <p>◇掲示位置については、ロービジョン者に配慮して、可能な限り、接近できる位置、視点の高さに配置する。</p> <p>○安全色に関する色彩は、別表 2-2-1 に示す JIS Z9103 による。出口に関する表示は、別表 2-2-1 に示す JIS Z9103 により黄色とする。</p> <p>○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。</p> <p>○サインの図色と地色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)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。</p> <p>○色覚異常の利用者に配慮し、参考 2-2-5 を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)を確保した表示とする。</p> <p>留意すべき色の選択例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>見分けにくい色の組み合わせ例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・輝度コントラストには敏感であり、同系色の明暗の識別に支障は少ない。 <p>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</p> | <p>参考 2-2-1</p> <p>参考 2-2-2</p> <p>参考 2-2-3</p> <p>別表 2-2-1</p> <p>参考 2-2-4</p> <p>参考 2-2-5</p> |
|------|---|---|

| | | |
|--------------|--|----------|
| | <p>けに頼らない表示方法にも配慮する。</p> <p>◇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。</p> <p>◎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。)又は公共用通路に直接通ずる出入口の付近に設けられる、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する標識(ピクトグラム)を設けなければならない。また、その標識(ピクトグラム)は JISZ8210 に適合するものとする。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。</p> <p>◎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つては、当該出入口又は改札口。以下同じ。)の付近には、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備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。</p> <p>○移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示した案内板その他の設備について、誘導サイン等他の設備の整備状況を踏まえ、必要な場合には乗降場又はその付近にも整備する。</p> <p>◇外光、照明の逆光や光の反射により、見に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、見にくならないように配慮することが望ましい。</p> <p>○番線表示や設備の存在を示すためのサインは遠方からでも確認できる大きさのものとする。</p> <p>○視野欠損のロービジョン者などは壁に掲示されたサインなどは近づいて読む場合があり、極端に大きな文字等の場合には一部だけしか見えないことがあるため接近して読む可能性のあるサインの設置では文字等の大きさに配慮する。</p> <p>◇移動等円滑化された経路等(乗り継ぎ経路含む)を高齢者、障害者等が円滑に移動できるよう、標識等により誘導することが望ましい。</p> | 別表 2-2-2 |
| 乗継ぎ経路等誘導時の配慮 | <p>○エレベーターの設置されている出入口の位置が遠方からでも把握できるように大きなピクトグラム等で表示する。</p> <p>○他事業者・他交通モード間の乗継ぎ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。</p> <p>◇隣接する他社線、公共空間とは連続的に案内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、案内サインがとぎれないよう留意すること。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。</p> | |

| ●誘導サイン・位置サイン | | |
|--------------|---|---------------------------------|
| 表示する情報内容 | <p>○誘導サイン類に表示する情報内容は、別表 2-2-3 のうち必要なものとする。</p> <p>○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。</p> <p>○位置サイン類に表示する情報内容は、別表 2-2-4 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。</p> <p>○位置サイン類に表示する情報内容が多い場合、移動等円滑化のための主要な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。</p> | <p>別表 2-2-3</p> <p>別表 2-2-4</p> |
| 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 2-2-7 |
| 表示面の向きと掲出高さ | <p>○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。</p> <p>○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、かつ視点の低い車椅子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。</p> <p>○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ならないよう配慮する。</p> <p>◇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。</p> | <p>参考 2-2-8</p> <p>参考 2-2-6</p> |
| 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。 | |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>○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。</p> <p>◇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。</p> <p>○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。</p> | |
|--|--|--|

| ■案内サイン | | |
|-------------|--|--|
| 表示する情報内容 | <p>○構内案内図に表示する情報内容は、別表 2-2-5 のうち移動等円滑化のための主要な設備とする。</p> <p>○構内案内図には移動等円滑化された経路を明示する。</p> <p>○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 2-2-6 のうち必要なものとする。</p> <p>◇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掲出することが望ましい。</p> | <p>別表 2-2-5 参考 2-2-9</p> <p>別表 2-2-6</p> |
| 表示面と器具のデザイン | <p>◇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。</p> <p>◇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。</p> | <p>参考 2-2-7</p> <p>参考 2-2-9</p> |
| 表示面の向きと掲出高さ | <p>◇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。</p> <p>◇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。</p> <p>○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、歩行者及び車椅子使用者が共通して見やすい高さとする。</p> <p>○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、車椅子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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> | <p>参考 2-2-10</p> <p>参考 2-2-11</p> <p>参考 2-2-12</p> |
| 配置位置と配置間隔 | <p>○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。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。</p> <p>◇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。</p> <p>◇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。</p> <p>◇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。</p> <p>◇地下駅等における移動等円滑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、移動等円滑化された経路への誘導経路を示すことが望ましい。</p> | |
| その他 | ◇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。 | |

| ■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。 | | |
| ◎車両等の運行(運航を含む。)に関する情報(行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。)を文字等により表示するための設備を備えなければならない。 | | |
| 表示する情報内容 | <p>○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(運航を含む。)に関する情報(行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。)とする。</p> <p>◇車両等の運行(運航を含む。)の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが望ましい。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。</p> | 参考 2-2-13 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| | <p>◇ネットワークを形成する他の交通機関の運行(運航を含む。)に関する情報(行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。)も、提供することが望ましい。</p> <p>○簡潔かつ分かりやすい文章表現とする。また、必要に応じて図やイラストを用いて情報を提供する。</p> <p>◇運休(欠航を含む。)・遅延の別や運行(運航を含む。)障害発生の原因等の情報を、運休(欠航を含む。)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。</p> <p>○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。</p> | |
| 表示方式 | <p>◇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、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)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のが望ましい。</p> <p>○色覚異常の利用者に配慮し、参考 2-2-5 を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)を確保した表示とするとともに、必要に応じて文字や記号等を付加して情報を提供する。</p> <p>◇外光、照明の逆光や光の反射により、見に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、見にくならないように配慮することが望ましい。</p> | 参考 2-2-5 |
| 案内放送による提供 | <p>○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。</p> | |
| 配置位置 | <p>○車両等の運行(運航を含む。)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(運航を含む。)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。</p> <p>◇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。</p> | 参考 2-2-14 |

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

<参考>

| |
|--|
| <p>移動等円滑化基準</p> <p>(運行情報提供設備)</p> <p>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。</p> <p>(標識)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(移動等円滑化のための主要な設備の配置等の案内)</p> <p>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つては、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つては、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。</p> |
|--|

別表 2-2-1: JIS Z9103 付属書 JB 安全色及び対比色の意味並びに使用箇所及び使用例
(サインシステムと関連する内容を抜粋)

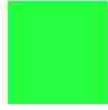
| 色の区分 | 色材 ^(注) | 意味 | 使用箇所及び使用例 |
|-------------|--------------------|--------------------|---|
| 赤 (安全色) | A | 防火 禁止 停止 | <ul style="list-style-type: none"> — 消火器、非常用電話などを示す防火標識、配管系識別の消火装置 — 防火設備の位置を表示する安全マーキング — 消火器、消火栓、消火バケツ、火災報知器の塗色 — 禁煙、立入禁止などの禁止標識、同様の禁止警標 — 禁止の位置を表示する安全マーキング(立入禁止のバリケードなど) — 緊急停止のボタン、停止信号旗 |
| | B | 防火 停止 緊急 | <ul style="list-style-type: none"> — 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ランプ — “停止”を示す信号灯 — 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ランプ、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 | 注意警告 明示 | <ul style="list-style-type: none"> — スイッチボックスの内蓋、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、船舶用(繫)留ブイ — 飛行場救急車、燃料車 |
| 黄 (安全色) | A | 警告 明示 | <ul style="list-style-type: none"> — 高電圧危険、爆発物注意、火薬及び発破、感電注意などの注意警告標識、配管系識別の注意警告表示 — 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(梁)、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 — 駅舎、改札口、ホームなどの出口表示 |
| | B | 注意 | — “注意”を示す信号灯 |
| 緑 (安全色) | A | 安全状態 進行 | <ul style="list-style-type: none"> — 安全旗及び安全標識 — 労働衛生旗及び衛生指導標識 — 保護具箱(ケース)、救急箱、担架、救護所、救急車などの位置を示すランプ — 非常口の位置及び方向を示す標識、避難場所及び避難所を示す標識 — 安全状態を表示する安全マーキング — 進行信号旗 |
| | B | 安全状態 進行 | <ul style="list-style-type: none"> — 保護具箱(ケース)、救急箱、担架、救護所、救急箱などの位置を示すランプ — “進行”を示す信号灯 |
| 青 (安全色) | A | 指示 誘導 | <ul style="list-style-type: none"> — 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 — 駐車場の位置及び方向を示す誘導標識 — 案内図などの誘導経路標示 |
| 赤紫 (安全色) | A (再帰性反射体を除く) | 放射能 | <ul style="list-style-type: none"> — 放射能標識 — 放射能に関するマーキング |
| 白 (対比色) | A | 通路 | <ul style="list-style-type: none"> — 通路の区画線及び方向線 — 安全色に対する色(文字など背景が赤、緑、青、赤紫の場合)、図記号要素、標識などの地色 — 安全色、図記号要素の黒及び周辺色の間の境界線 |
| | りん光 (黄みの白) | | — 停電時に機能する安全標識、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) | | <ul style="list-style-type: none"> — 安全色に対する色(文字など背景が黄、黄赤の場合)、図記号要素 — 補助標識の文字、境界線 |

注)色材Aは、一般材料、蛍光材料、再帰性反射材及び蓄光材料を示す。色材Bは、内照式安全標識及び信号灯を示す。

安全などの案内用図記号に用いる基本形状、色及び使い方



安全－防火・危険



安全－誘導



禁止



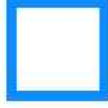
注意



指示



災害種別一般



洪水・堤防案内

公共・一般施設

| | | | | |
|---|---|---|--|---|
|  |  |  |  |  |
| 案内 Information | 案内所 Question & answer | 病院 Hospital | 救護所 First aid | 救護所 First aid |
|  |  |  |  |  |
| 警察 Police | お手洗 Toilets | 男性 Men | 女性 Women | 障害のある人が 使える設備 Accessible facility |
|  |  |  |  |  |
| スロープ Slope | 飲料水 Drinking water | 喫煙所 Smoking area | 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 | 銀行・両替 Bank, money exchange | 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 | ベビーケアルーム Baby care room | 乳幼児用設備 Nursery | クローク Cloakroom |



更衣室
Dressing room



更衣室 (女性)
Dressing room (women)



シャワー
Shower



浴室
Bath



水飲み場
Water fountain



くず入れ
Trash box



リサイクル品回収施設
Collection facility
for the recycling
products



高齢者優先設備
Priority facilities
for elderly people



障害のある人・
けが人優先設備
Priority facilities
for injured people



内部障害のある人
優先設備
Priority facilities
for people with
internal disabilities,
heart pacer, etc.



乳幼児連れ優先設備
Priority facilities
for people accompanied
with small children



妊産婦優先設備
Priority facilities
for expecting mothers



高齢者優先席
Priority seats for
elderly people



障害のある人・
けが人優先席
Priority seats for
injured people



内部障害のある人
優先席
Priority seats for
people with internal
disabilities, heart
pacer, etc.



乳幼児連れ優先席
Priority seats for
people accompanied
with small children



妊産婦優先席
Priority seats for
expecting mothers



ベビーカー
Prams/Strollers



無線 LAN
Wireless LAN



充電コーナー
Charge point



自動販売機
Vending machine



海外発行カード
対応 ATM
ATM for overseas cards



オストメイト用設備
／オストメイト
Facilities for
Ostomy or Ostomate

交通施設



航空機／空港
Aircraft/Airport



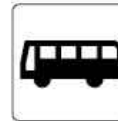
鉄道／鉄道駅
Railway/Railway station



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



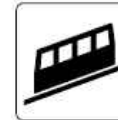
レンタカー
Rent a car



自転車
Bicycle



ロープウェイ
Cable car



ケーブル鉄道
Cable railway



駐車場
Parking



駐車場
Parking



出発
Departures



到着
Arrivals



乗り継ぎ
Connecting flights



乗り継ぎ
Connecting flights



手荷物受取所
Baggage claim



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



駅事務室／駅係員
Station office/
Station staff



一般車
Car



レンタサイクル／
シェアサイクル
Rental bicycle/
Bicycle sharing

商業施設



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



コンビニエンスストア
Convenience store

観光・文化・スポーツ施設



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



温泉
Hot spring



コミュニケーション
Communication in the
specified language



靴を脱いでください
Take off your shoes



イヤホンガイド
Audio guide

安全



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）
Safety evacuation
shelter



津波避難場所
Tsunami evacuation
area



津波避難ビル
Tsunami evacuation
building



列車の非常停止
ボタン
Emergency train
stop button

禁止



注記：火災予防条例で次の図記号の使用が規定されている場所には、次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



携帯電話使用禁止
Do not use mobile
phones



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



ベビーカー使用禁止
Do not use
prams/strollers



遊泳禁止
No swimming



キャンプ禁止
No camping



ホームドア：
たてかけない
Do not lean objects on
the platform door



ホームドア：
乗り出さない
Do not lean over the
platform door

注意



一般注意
General caution



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



転落注意
Caution, drop



天井に注意
Caution, overhead



感電注意
Caution,
electricity



津波注意
(津波危険地帯)
Warning: Tsunami
hazard zone



土石流注意
Warning: debris flow



崖崩れ・地滑り注意
Warning: steep slope
failure, landslide



ホームドア：ドアに手を
挟まないように注意
Caution, closing doors

指示



一般指示
General mandatory



静かに
Quiet please



左側にお立ちく
ださい
Please stand on
the left



右側にお立ち
ください
Please stand on the
right



一列並び
Line up single file



二列並び
Line up in twos



三列並び
Line up in threes



四列並び
Line up in fours



矢印
Directional arrow



シートベルトを締める
Fasten seat belt

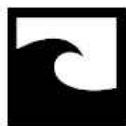
災害種別一般



洪水／内水氾濫
Flood from
rivers/Flood from
inland waters



土石流
Debris flow



津波／高潮
Tsunami/Storm
surges



崖崩れ・地滑り
Steep slope failure,
landslide



大規模な火事
Fire disasters

洪水・堤防案内



洪水
Flood



堤防
Levee

JIS Z8210 付属書 JA (参考)

<商業施設>



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

<観光・文化・スポーツ施設>



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



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>



非常口
Emergency exit

<禁止>



飲食禁止
Do not eat or
drink here



ペット持ち込み禁止
No uncaged animals

<指示>



安全バーを閉める
Close overhead safety
bar



安全バーを開ける
Open overhead safety
bar



スキーの先を上げる
Raise ski tips

付属書 JD (規定)



ヘルプマーク
Help mark

援助や配慮を必要としている方が、身につけることで、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることができ表示

別表 2-2-3: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(高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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 2-2-4: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(高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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 2-2-5: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(高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)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 2-2-6: 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、棧橋 |
| | 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 2-2-1: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「ん」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。

注:長音符号は日本独自のもので、国際化されていないため、外国人に理解されない可能性がある。長音符号の使用は事業者や自治体等で対応が異なる、もしくは使用しない場合があるため表示にあたっては確認が必要。

参考 2-2-2: 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。

← 太いウェイトの書体

細いウェイトの書体 →

出口案内

出口案内

出口案内

出口案内

出口案内

出口案内

Express

Express

Express

Express

Express

Express

- ・上に示した書体は一例である。近年では読みやすさ、見分けやすさを工夫した書体が開発されており、現場の状況に応じて適切なものを選択することが望ましい。
- ・内照式で、白背景に墨ノセ文字とする場合、光の影響により、書体の線が印刷物と比較すると細く見える傾向があることに留意する。

参考 2-2-3: 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ように通常有効な文字の大きさを示したものである。
- ・過度に長体化した文字は視認性が下がるため、それには適用できない(過度な長体化は避けるべきである)。
- ・可変式情報表示装置を用いる場合にも、以下の表を参考として過度な長体化は避ける。

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

注:ここでいう視距離は、案内上必要な視対象・視認者間の距離を指し、サインの配置間隔を示すものではない。

■ロービジョン者が近づいて確認することへの配慮

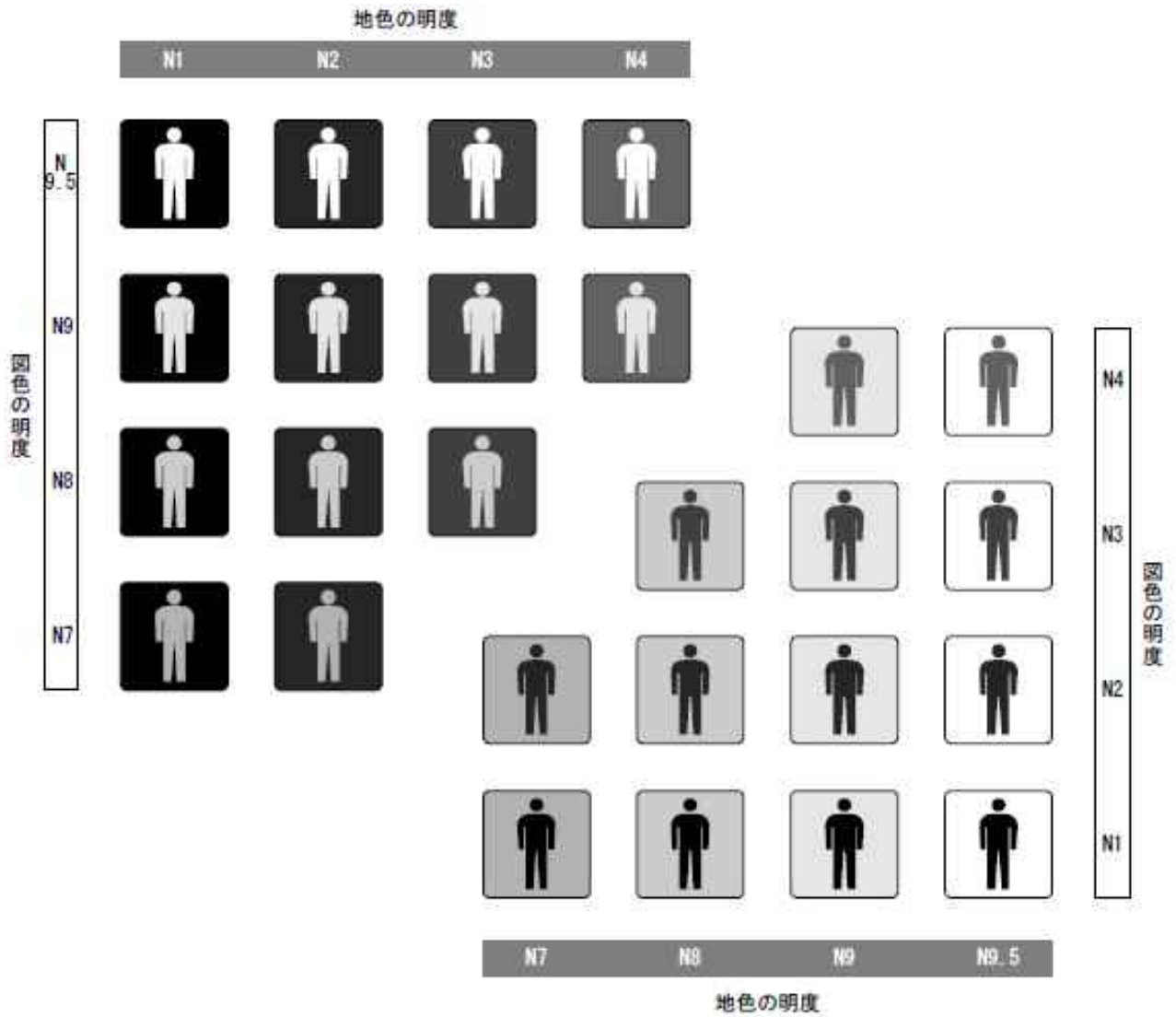
- ・表に示される文字高は最低限の目安であり、ロービジョン者の利用を考慮した場合、より大きい文字高で表示することが必要になる。
- ・遠距離視認用の大きな文字を壁付型などのサイン板面で視点の高さに掲出することで、ロービジョン者にとっては接近視できるため読みやすい。また、壁付型等の案内サインについては、ロービジョン者が近づいて確認できるように設置位置を工夫する。

・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 2-2-4: 図色と地色の明度対比例

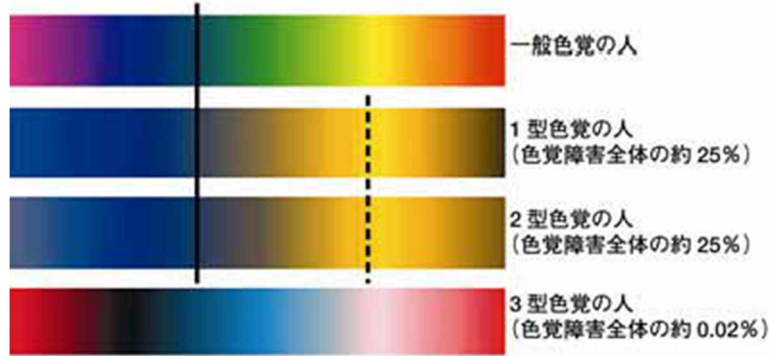
・サインの図色と地色に、下図に示す程度の明度対比を確保すると、容易に識別しやすい。



参考 2-2-5: 色覚異常の人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(ロービジョン者も同じ傾向がある。)。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。)



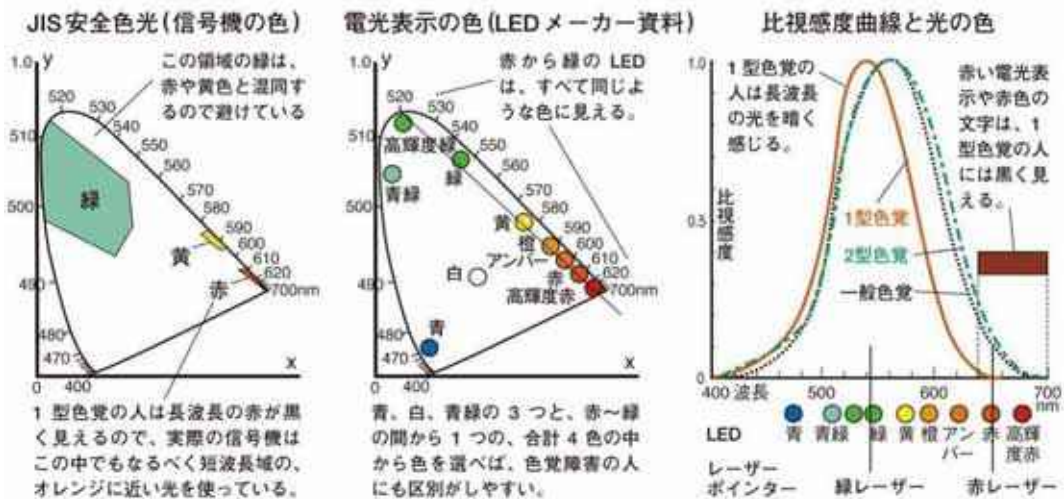
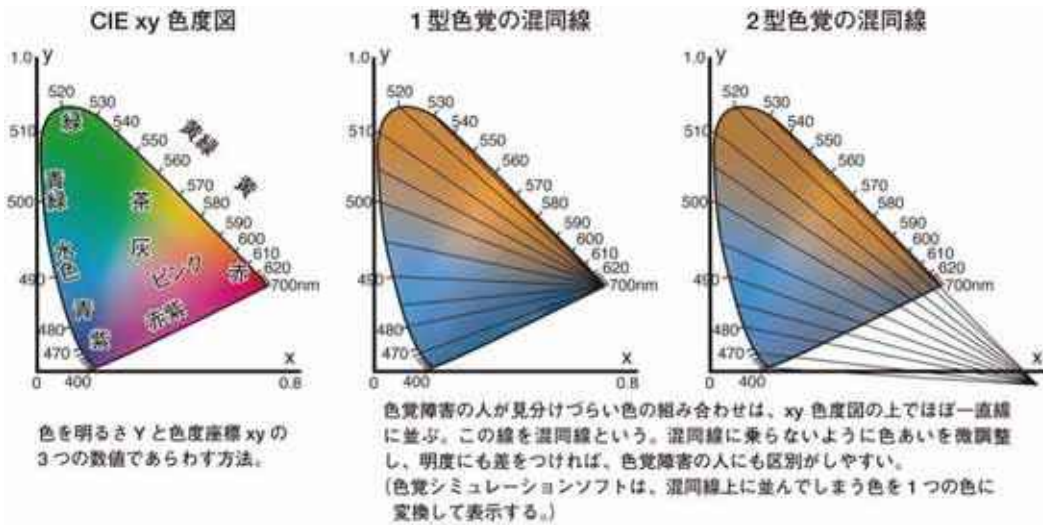
注)この図版は最も程度の強い人の見え方をシミュレートしたもので、全員がこのように見えるわけではありません。

- 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、色覚異常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ら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 20 年(一部加筆)

- 色覚異常の人が見分けづらい色の組み合わせは、xy 色度図の上ではほぼ一直線に並ぶ。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)

上記「参考 2-5」をもとにした、色覚異常の人の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)「色覚異常の人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、色覚異常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、色を変えるのではなく「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、その他色覚異常の利用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異常の人への視認性を大きく向上できることがある)。
 - ② 色の上に頼るのではなく、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

- ・色覚異常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、色覚異常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くと統一できる。)

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

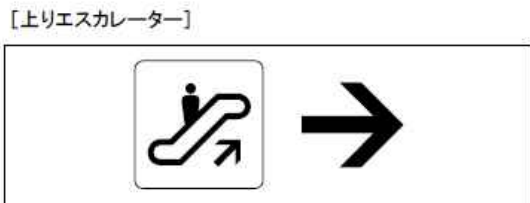
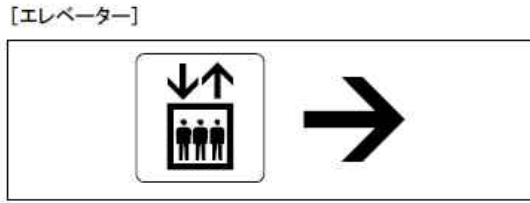
参考 2-2-6: 輝度からみたサイン器具の考え方

- ・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/m²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、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 2-2-7: 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・障害のある人が使える設備のピクトグラムはすでによく知られているため、ピクトグラムのみの表示とした。

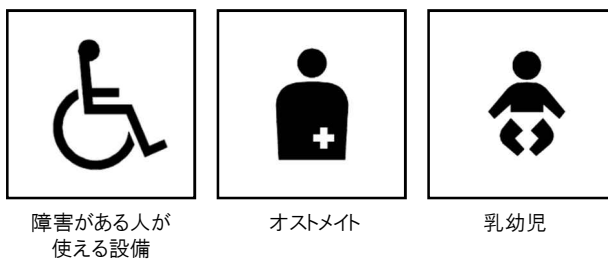
●誘導サイン(吊下型などの形式を想定)



●位置サイン((吊下型などの形式を想定))



●便房設備の表示例



●優先設備／優先席のピクトグラム

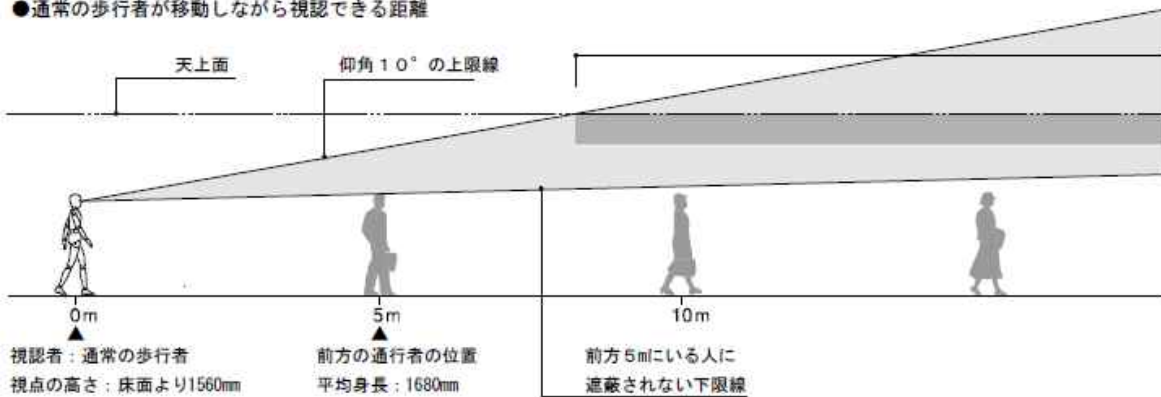
・ピクトグラムは、高齢者、障害のある人・けが人、内部障害のある人、乳幼児連れ、妊産婦の5つ。



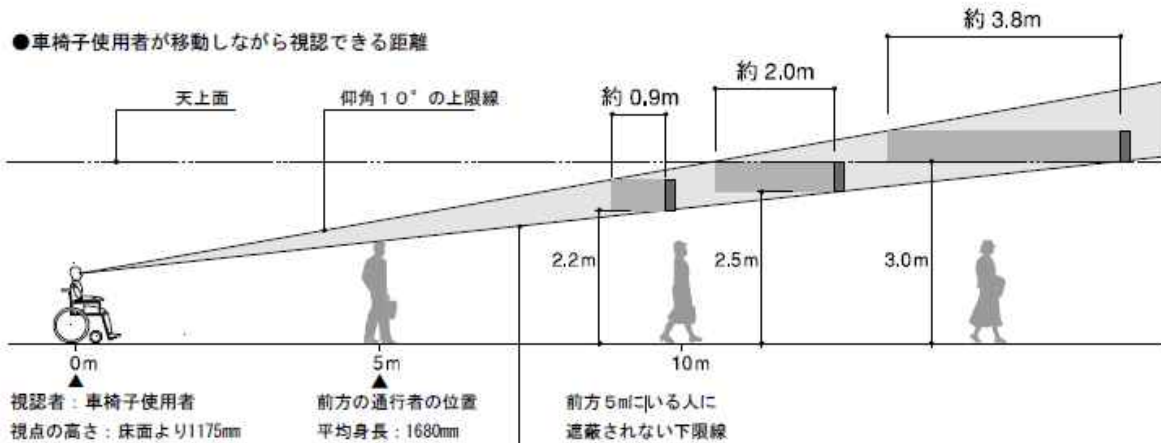
参考 2-2-8: 遠くから視認するサインの掲出高さの考え方

- ・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。
- ・車椅子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、車椅子使用者が器具天地 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。)

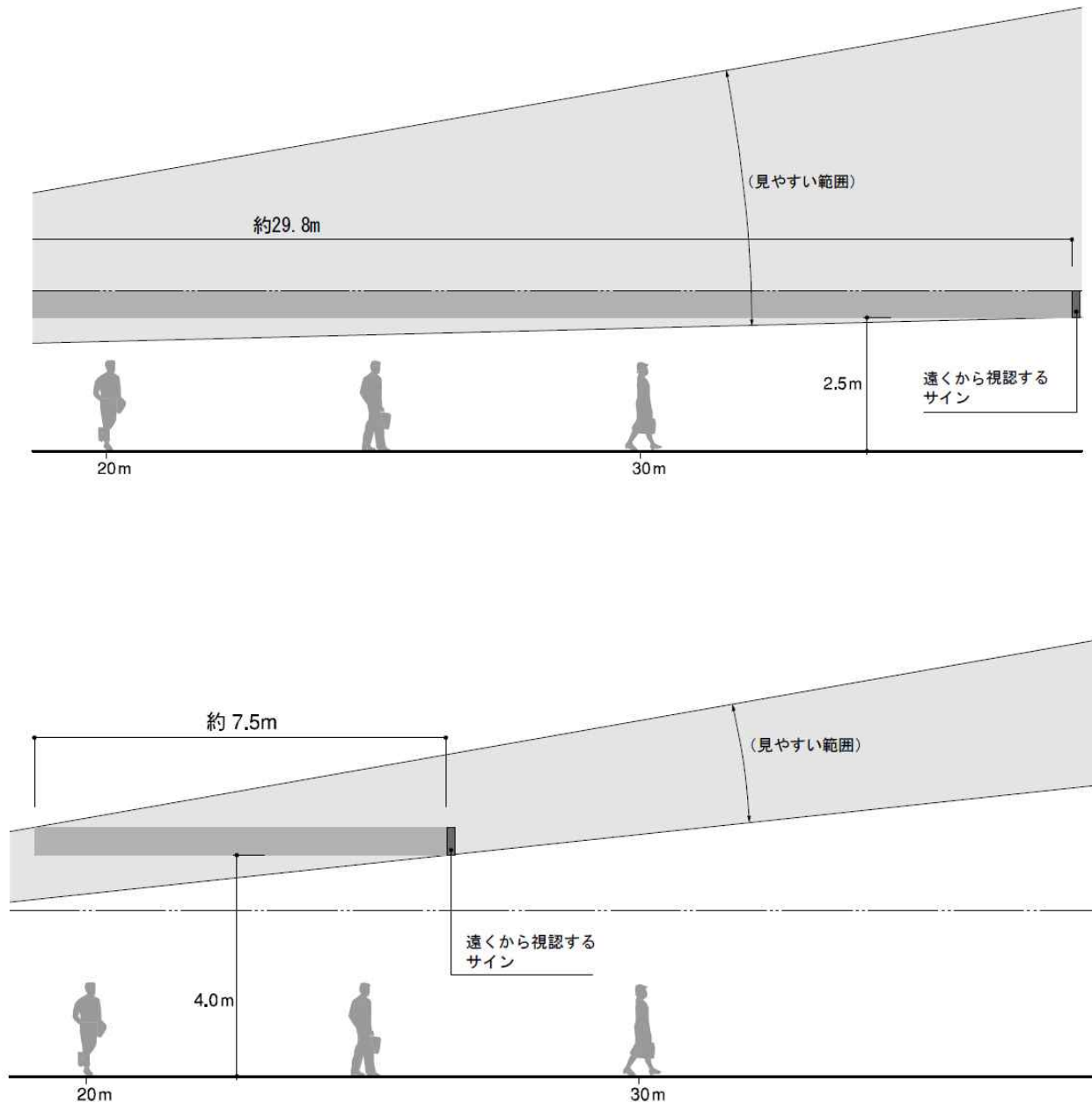
●通常の歩行者が移動しながら視認できる距離



●車椅子使用者が移動しながら視認できる距離

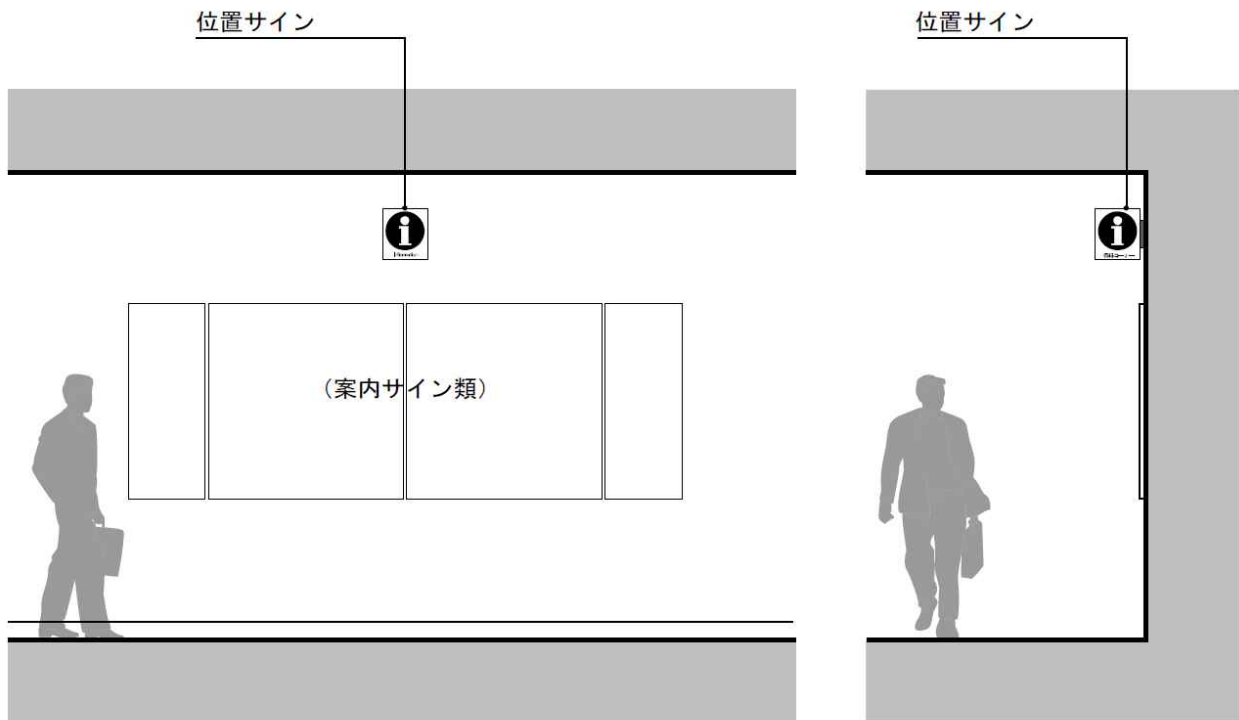


- ・視認可能時間が短いと見落とす確率は高まり、情報を得ることが困難になる。
 - ・このことから、遠くから視認するサインの掲出高さは、視距離に応じた文字の大きさを選択したうえで、視認想定位置から仰角 10° より下の範囲内で、極力高くするのが適当である。
- 注 1) 野呂影勇編「図説エルゴノミクス」1990(日本規格協会)では、瞬時に特定情報を雑音内より受容できる範囲(有効視野)を、上方約 8° と記述している。
- 注 2) 下図の人体の寸法は、工業技術院「生命工学工業技術研究所研究報告」1994 による。車椅子の座面高は JIS T9201-1987「手動車椅子」の中型(400mm)とした。(以下サイン関連参考図共通)



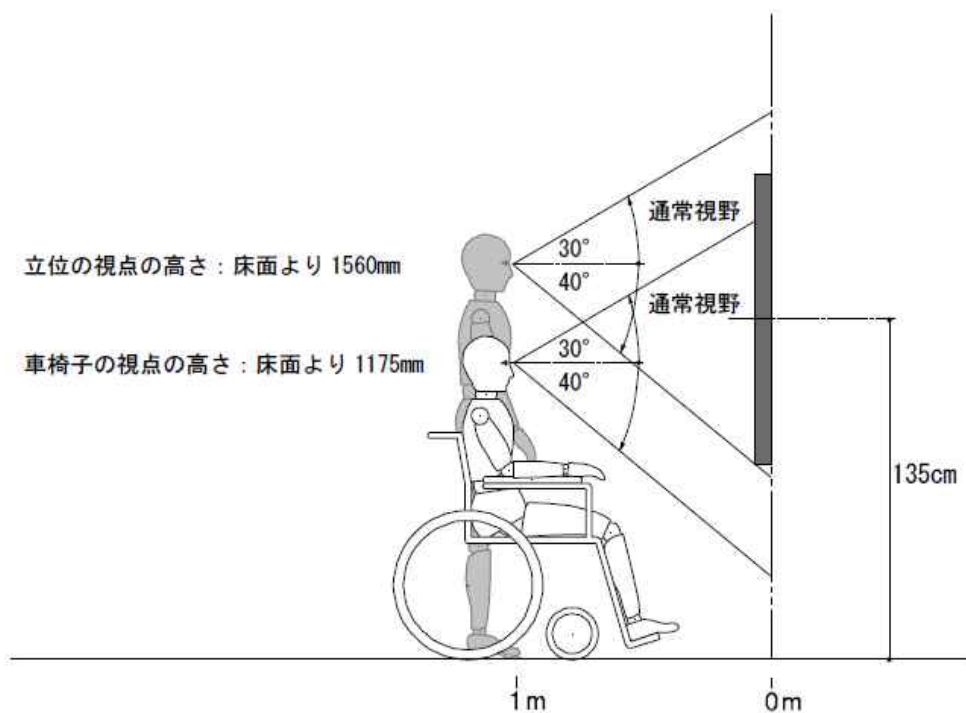
参考 2-2-10: 情報コーナーの表示例

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 2-2-11: 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、車椅子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、立位の利用者と車椅子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 2-2-13: 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。(左)
- ・発車番線、発車時刻、車両種別、行き先を表示している。
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。(右)



一般色覚の見え方

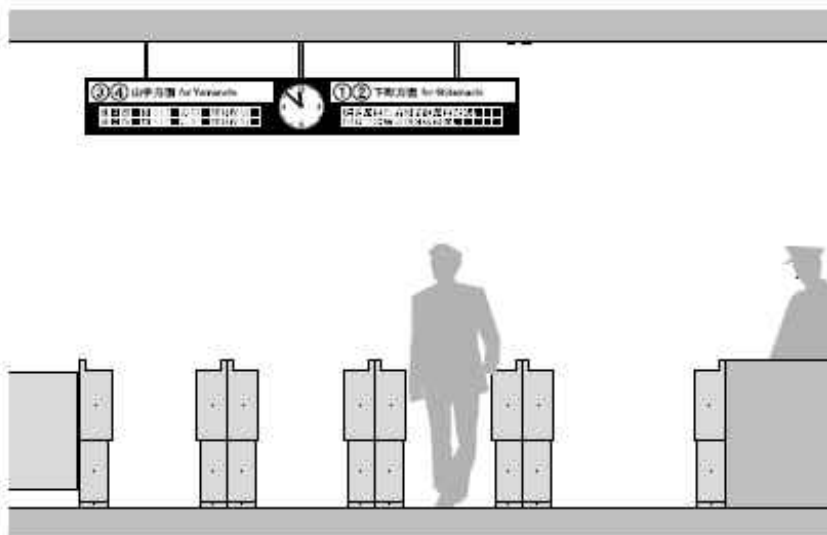


2 型色覚異常の人の見え方

提供: 東京地下鉄株式会社(左)、東海旅客鉄道株式会社(右)

参考 2-2-14: 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。



運行(運航)情報の、可変式情報表示装置での情報提供のスピード

- ・これまでの調査によって、異常時の可変式情報表示装置での文字の表示について、当事者参加による実証実験を行った結果、もっともよいとする意見が同程度あったため、以下の 2 案が対応の方向性として提案された。

■ 緊急時: どのように行動したらよいか分かる情報を一定程度示す。

A 案: 緊急時のスクロールは、通常よりも「速い」スピード(5.2 文字/秒程度)とする。ただし、説明が長く、読み取りにくいなどの場合は、この限りではない。

B 案: 緊急時のスクロールは原則として「中位」のスピード(2.6 文字/秒程度)とする。

■ 運行異常時: 発生原因や振替輸送などの代替手段がわかるような情報を一定程度示す。

A 案: 運行異常時のスクロールは原則として「中位」のスピード(2.6 文字/秒程度)とする。

B 案：運行異常時のスクロールは原則として「遅い」スピード(1.7 文字／秒程度)とする

参考資料4：点字について

目の不自由な人は、日本全体で約 30 万人といわれていますが、点字をすらすらと読める人はその1割にすぎません。なぜかという、30 万人の約半数は、「目の見える」ロービジョン者(弱視者ともいう)です。ロービジョン者というのは、どんな眼鏡をかけても、視力が 0.1 以下の人や、見える範囲が狭い人などです。一方、現在は視覚障害となる原因のトップが糖尿病性網膜象症で、40 代以降に失明する方が増えています。

小さい頃に失明して点字を学んだ方と比べて、年を経てから失明すると、触わって読み取るのには大変な努力が必要になります。そのため、中途失明者で点字をすらすらと読めるようになる人は数パーセントにすぎず、全体として点字を読める人の割合が少なくなっています。

でも、比率は少なくとも、3万人以上の方が点字で読み書きしています。点字は目の不自由な人にとって、情報を得たり伝えたりする重要な手段の一つです。なお、この日本の点字使用者は、世界でも最高水準です。

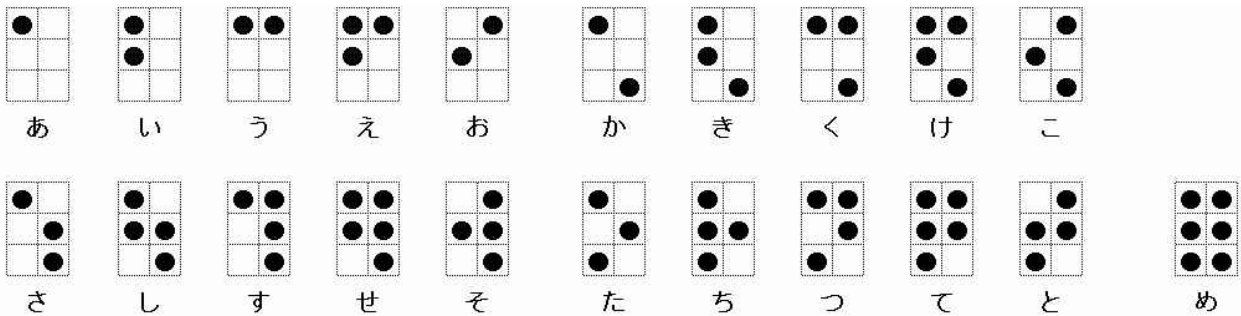
点字の手紙を書いたり、読んだりするのはそんなに難しくはありません。でも、点字の本を作るには、きちんとした「点字の文法」を修得する必要があります。

(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。

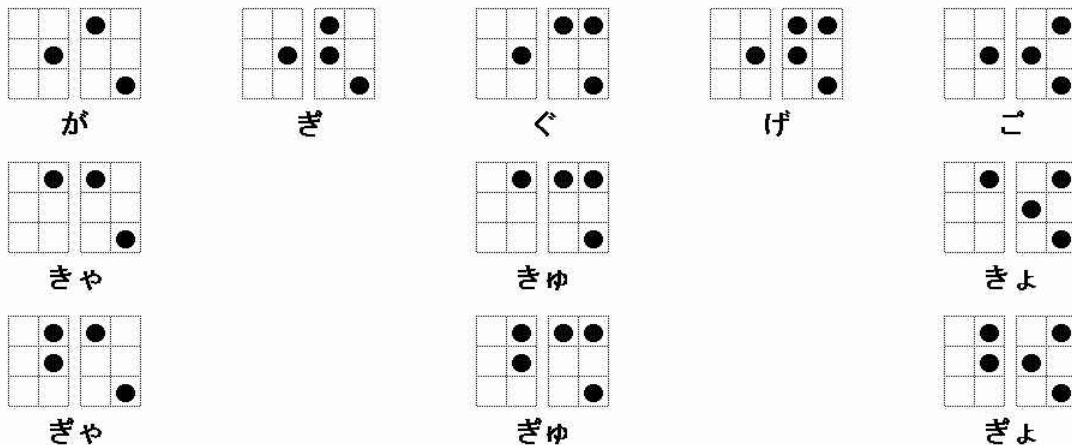
- ・六つの場所のうちの左上だけに点(突起)があれば「あ」の文字です。
- ・左上と左中に点(突起)があれば「い」です。
- ・左上と右下に点(突起)があれば「か」です。
- ・六つとも点を打つと「め」です。

(次の黒丸は、3行をセットにして見て下さい。)

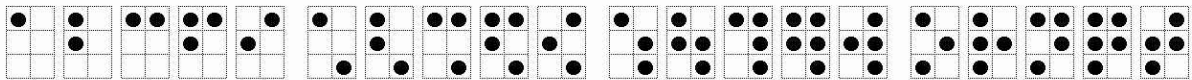


2. 点字の「あいうえお」その2

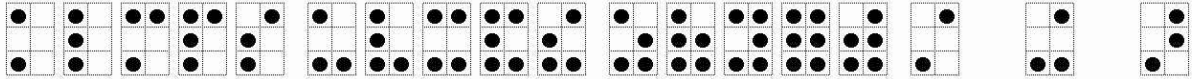
点字の「が」や「きゃ」は、二つの点字を組み合せます。「が」は「か」の前に右中の点を、「ゃ」は「か」の前に右上の点を加えます。



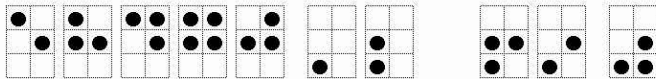
3. 点字の五十音



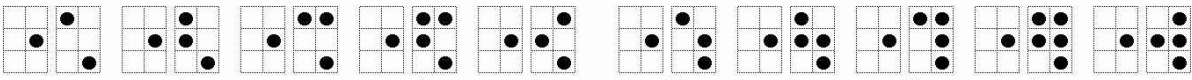
あ い う え お か き く け こ さ し す せ そ た ち つ て と



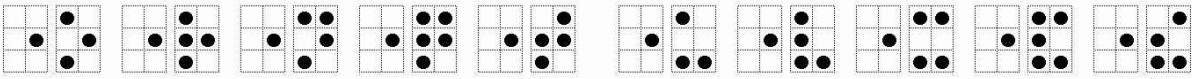
な に ぬ ね の は ひ ふ へ ほ ま み む め も や ゆ よ



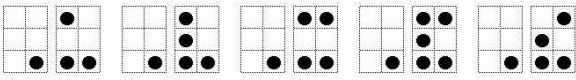
ら り る れ ろ わ ゐ ゑ を ん



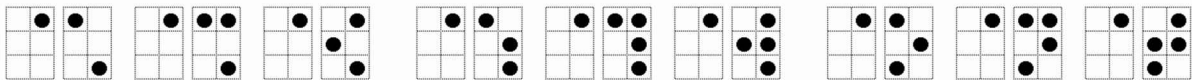
が ぎ ぐ げ ご ざ じ ず ぜ ぞ



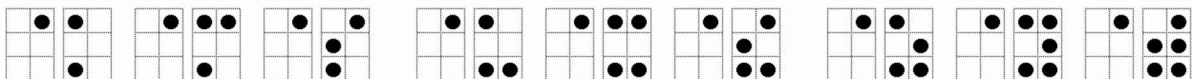
だ ぢ づ で ど ば び ぶ べ ぼ



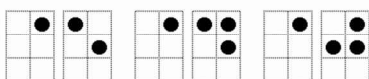
ぱ ぴ ぷ ぺ ぽ



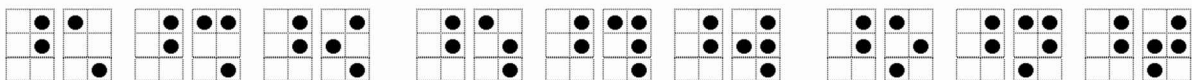
きゃ きゅ きょ しゃ しゅ しょ ちゃ ちゅ ちよ



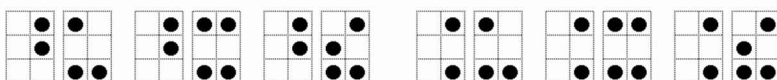
にゃ にゅ にょ ひゃ ひゅ ひよ みゃ みゅ みよ



りゃ りゅ りよ



ぎゃ ぎゅ ぎょ じゃ じゅ じよ ぢゃ ぢゅ ぢよ



びゃ びゅ びよ ぴゃ ぴゅ ぴよ



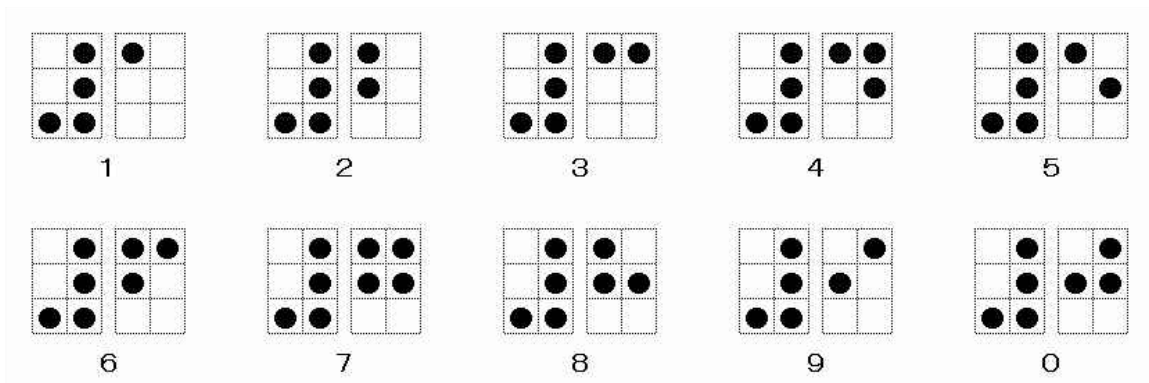
ふぁ ふぃ ふぇ ふぉ



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

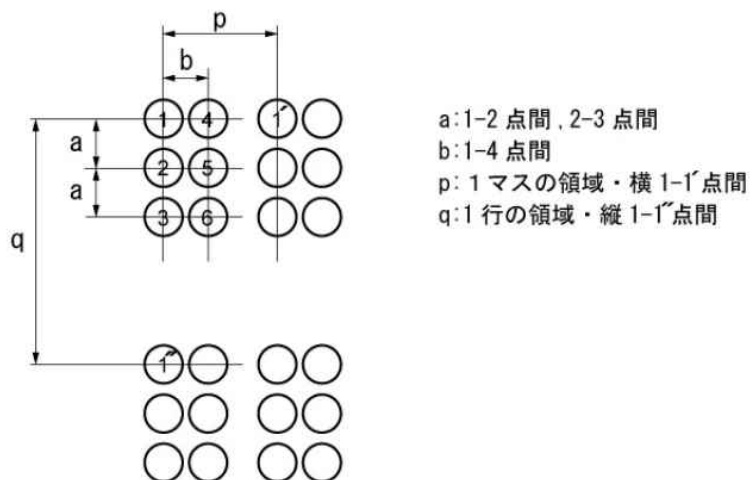


表 点字の間隔(単位 mm)

| | 中心間距離 |
|---|-------------|
| a | 2.2 ~ 2.8 |
| b | 2.0 ~ 2.8 |
| c | 5.1 ~ 6.8 |
| d | 10.0 ~ 15.0 |

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

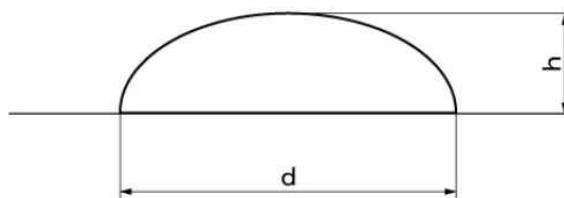










表 点字の点の断面の寸法(単位 mm)





| | 寸法 |
|-----------|-----------|
| d(底面の直径) | 1.0 ~ 1.7 |
| h(点の中心高さ) | 0.3 ~ 0.7 |

参考資料5 : コミュニケーション支援ボードの一例









1
どうしましたか?








| | | | |
|--|--|---|--|
|  お 落としもの Lost Item 丢失物品 분실물 |  まいご 迷子 Person Lost 迷路 길을 잃다 |  くあい わる 具合が悪い Feeling Unwell 身体不适 몸이 안 좋다 |  い かた 行き方 How to get to ... 走法 가는 방법 |
|  でんわ 電話してほしい Please call ... 请您打个电话 전화해 주기 바란다 |  トイレ Toilet 卫生间 화장실 |  じこ ちえん 事故/遅延 Accident / Delay 事故/ 지연 사고/지연 |  けいさつ 警察 Police 警察 경찰 |

2
時間/お金









| | | | |
|---|--|--|----------------------|
|  なんじ 何時? What time? How long? 几点? 多长时间? 몇시? 어느 정도? | <input type="text"/> じ 時 h. 点 시 |  い さき 行き先 Destination 去向 가는 곳 | <input type="text"/> |
| <input type="text"/> | <input type="text"/> ふん 分 min. 分 | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
|  いくら? How much? 多少钱? 얼마? | <input type="text"/> |  えん 円 Yen 日元 엔 | <input type="text"/> |
| 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 | | | |

3
乗り物/駅




| | | | |
|--|---|--|---|
|  でんしゃ 電車 Train 电车 전철 |  バス Bus 公交车 버스 |  TAXI タクシー Taxi 出租车 택시 |  ひこうき 飛行機 Airplane 飞机 비행기 |
|  きっぷうりば Tickets 售票处 매표소 |  かいさつくち 改札口 Ticket Gate 检票口 개찰구 |  でくち 出口 Exit 出口 출구 |  ふね 船 Ship 轮船 배 |

| | | | |
|---|---|---|--|
|  |  |  |  |
| コインロッカー Coin Locker 投币式储物柜 코인로커 | エレベーター Elevator 电梯 엘리베이터 | キャッシュサービス Cash Service / ATM 现金业务 현금서비스 | バス停 Bus Stop 公交车站 버스 정류장 |
|  |  |  |  |
| ホテル／宿泊 Hotel / Accommodation 酒店 / 住宿 호텔/숙박 | 飲食店 Restaurant 饭馆 음식점 | 売店／コンビニ Shop 商店 / 便利店 매점/편의점 | 病院 Hospital 医院 병원 |

場所 4

| | | | |
|---|---|---|--|
|  |  |  |  |
| かさ Umbrella 伞 우산 | 財布 Wallet 钱包 지갑 | かばん Bag 皮包 가방 | 障害者手帳 Disability ID 残疾人手册 장애인수첩 |
|  |  |  |  |
| きっぷ／定期券 Ticket / Commuter Pass 车票 / 月票 표/정기권 | 携帯電話 Mobile Phone 手机 휴대폰 | かぎ Key 钥匙 열쇠 | パスポート Passport 护照 여권 |

もの 5

| | | | |
|---|---|---|--|
|  |  |  |  |
| おとこ 男性 Male 男性 남성 | おんな 女性 Female 女性 여성 | かぞく 家族 Family 家庭(家人) 가족 | あなた You 您 당신 |
|  |  |  |  |
| なまえ 名 Name 名字 이름 | じゅうしょ 住所 Address 地址 주소 | 電話番号／ファックス Phone / FAX Number 电话号码 / 传真号码 전화번호 / 팩스 | わたし Me 我 나 |

| | | | | |
|------------------|--------------------|------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|
| はい Yes 是 예 | いいえ No 不 아니오 | わからない No Idea 听不懂 모르겠다 | 筆談 By Writing 笔谈 필담 | 他の質問 Other Questions 其他问题 다른 질문 |
|------------------|--------------------|------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|

こと 6

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 2-1-30 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

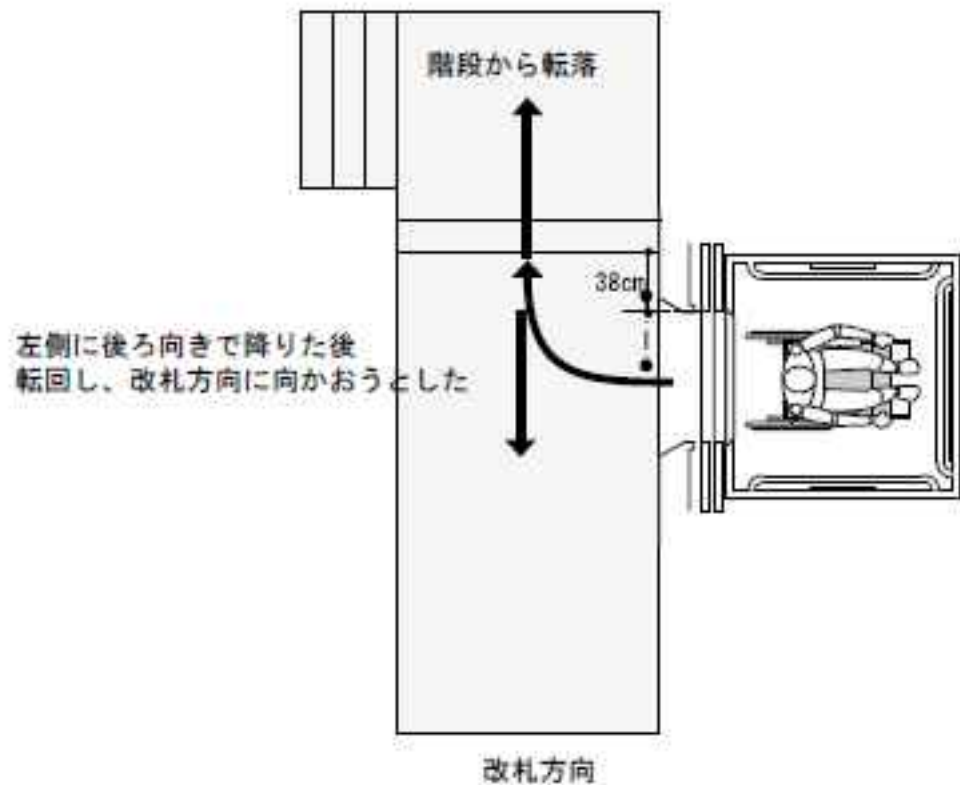
- ・車椅子使用者は、かご内で転回できない場合には、前進で乗り込み、後退して降りることとなるため、エレベーターを降りた後のロビー空間において車椅子使用者が転回できる空間を確保することが重要である。このため、本整備ガイドラインにおいては、ロビー空間の広さについて、標準的な整備内容として車椅子使用者が転回できるよう150cm 以上×150cm 以上の空間を確保すること、望ましい整備内容として電動車椅子使用者が転回できるよう180cm 以上×180cm 以上の空間を確保することを示している。
- ・しかし、実際の利用状況を鑑みると、電動車椅子使用者がエレベーターを出入口の左右に避けながら降りることも想定され、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。
- ・このような電動車椅子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、電動車椅子使用者等が転倒、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

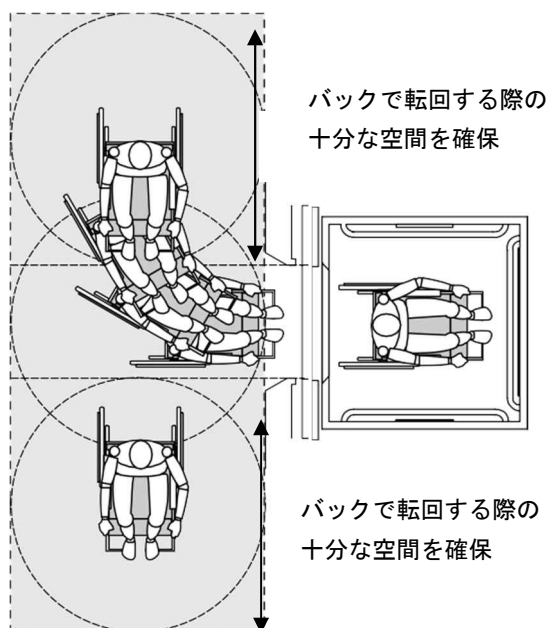
- ・X駅において、電動車椅子使用者がエレベーターに近接する下り階段(2 段)から転落し、死亡する事故が発生した。
- ・事故現場はエレベーターロビー出入口と下り階段が隣接(出入口端から階段まで 38cm)しており、電動車椅子使用者は、エレベーター前の通路で方向転換する際に当該階段より転落した。
- ・エレベーターかご内・出入口幅の寸法ならびにロビー広さは旧移動円滑化基準に適合しており、かつ、旧整備ガイドラインに記載された内容を満たしていた。

＜事故発生時の状況＞



○新設・大規模改良時の配慮事項

- ① 電動車椅子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椅子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(電動車椅子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。
※①②において、構造上の問題などにより段・階段を設ける場合には、転落防止ポール等により対応する。
- ③ 電動車椅子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生じ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椅子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 ただし、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 120cm 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椅子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椅子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。

参考資料7:簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)の例

出典:小型旅客船のバリアフリー化と標準化モデルの検討報告書(平成30年3月)(公財)交通エコロジー・モビリティ財団

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/barifuri-ship/data/report_toilet.pdf

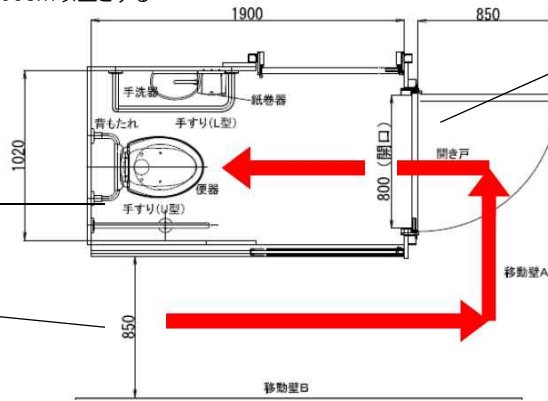
●便器に対して正面から出入する場合

○便所内寸法は、奥行190cm×105cm以上とする

○便所内における洗浄ボタンと非常ボタンの位置を統一する

○便器に向かって右側はL字型手すり、左側は跳ね上げ式手すりとする

○便所周囲の通路幅は85cm以上とする



○出入口扉の扉受けや扉レールは段差解消を行う

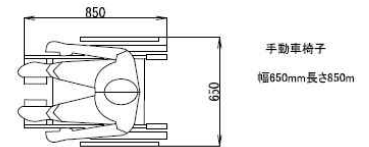
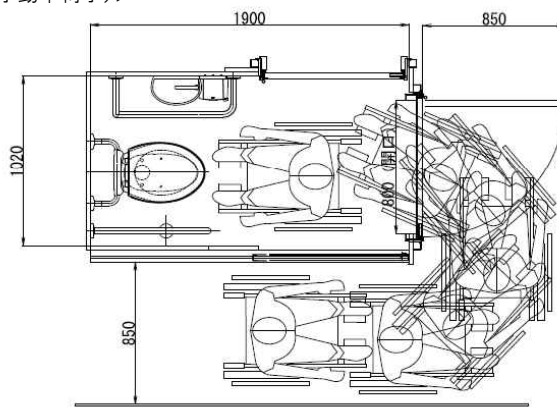
○出入口扉の開口幅は80cm以上
○出入口扉は、車椅子使用者が利用しやすい開閉方向とする
○開き戸の出入口扉は車椅子使用者でも開閉できるように補助取手を設置する

○出入口扉には、使用状況のわかりやすい表示を設置する

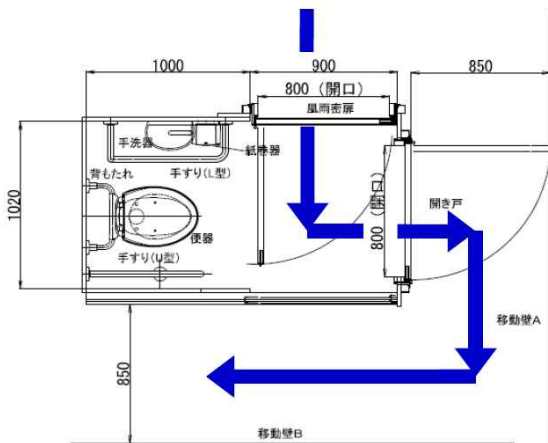
○開閉鍵は操作しやすい大きさ、形状、位置とする

← : 便所利用時の動線

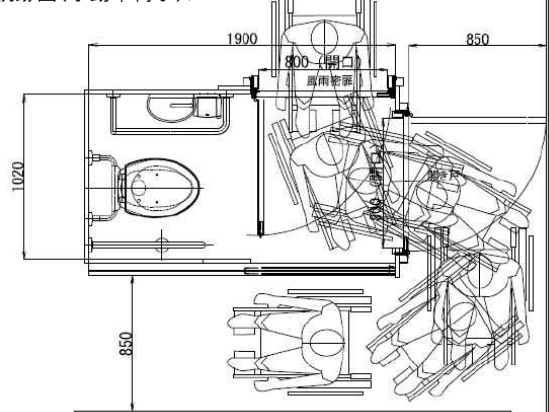
<軌跡図(手動車椅子)>



●便器に対して正面から出入かつ便所内を乗下船通路として利用する場合

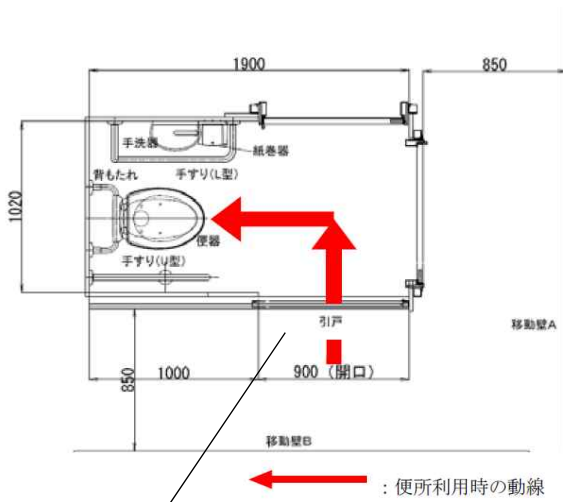


<軌跡図(手動車椅子)>

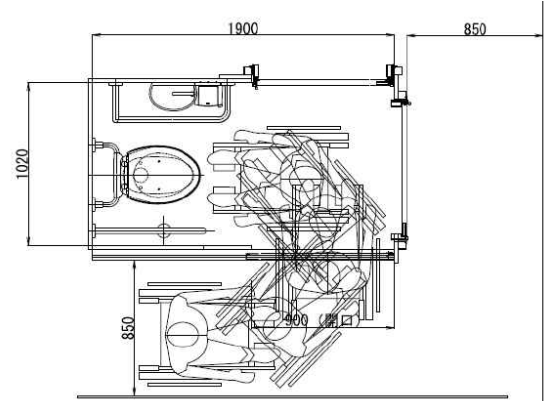


← : 乗下船時の動線

●便器に対して側面から出入する場合

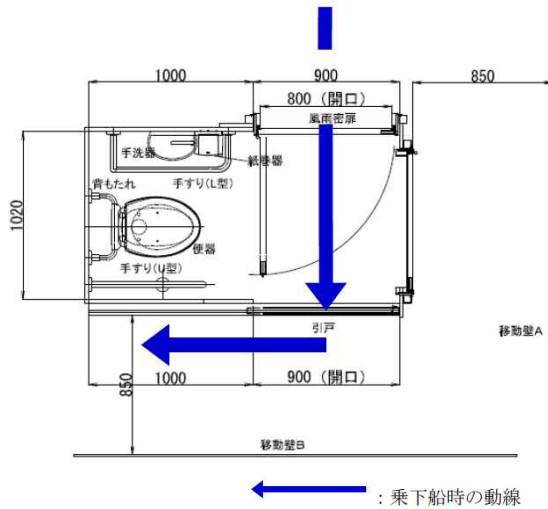


<軌跡図(手動車椅子)>

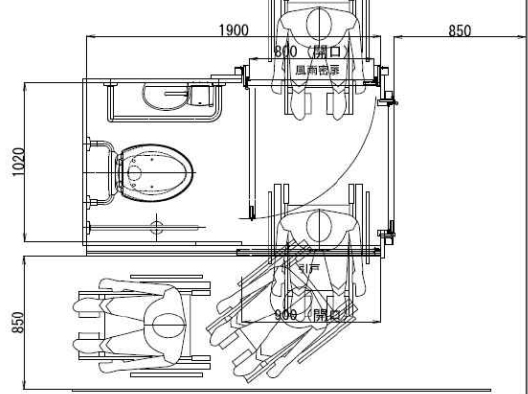


- 出入口扉の開口幅は 80cm 以上 (引き戸の場合は 90cm以上)
- 引き戸の出入口扉は車椅子使用者等でも開閉しやすいように固定取手を設置する

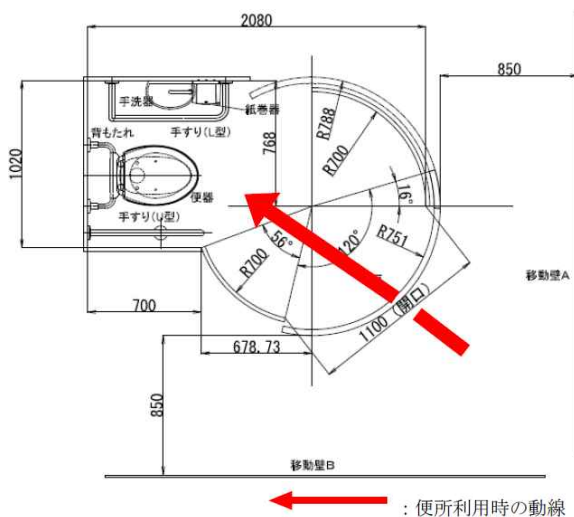
●便器に対して側面から出入かつ便所内を乗下船通路として利用する場合



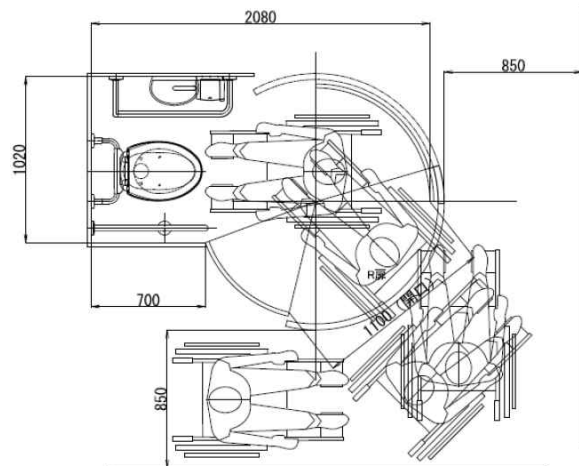
<軌跡図(手動車椅子)>



●R 形状の扉を利用する場合



<軌跡図(電動車椅子)>

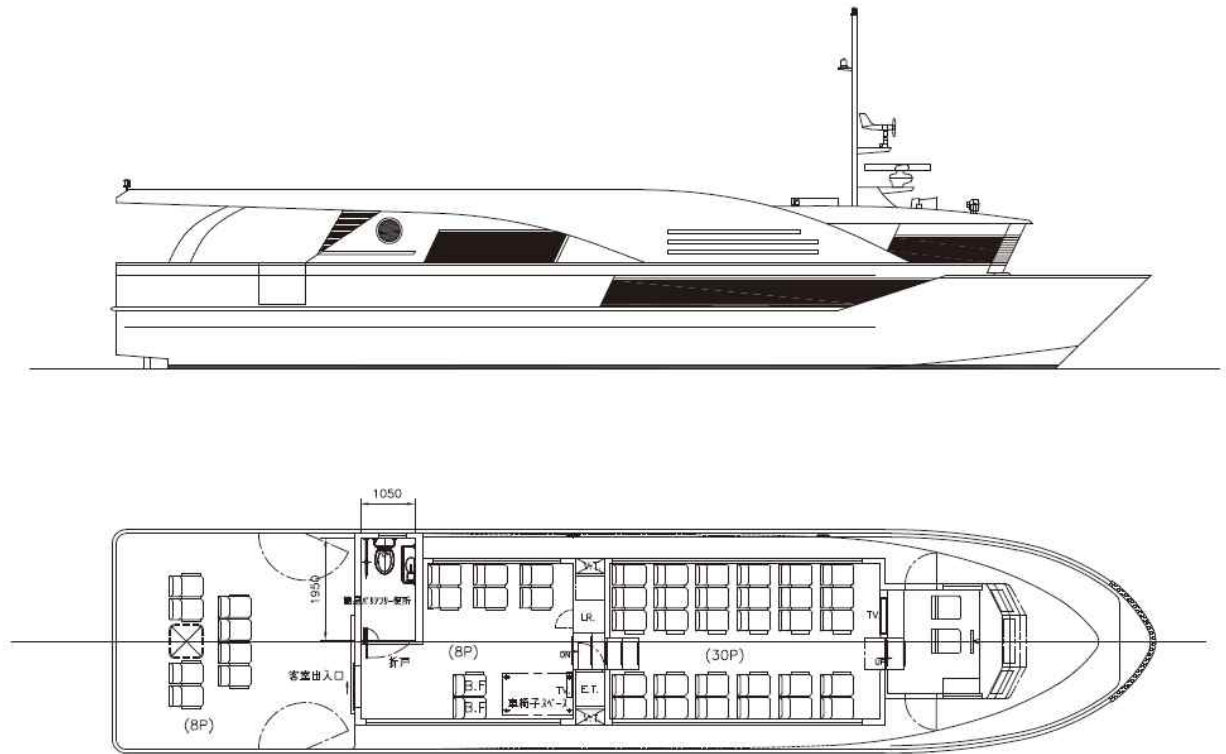


簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)を設置した小型旅客船の標準化モデル

出典:小型旅客船のバリアフリー化と標準化モデルの検討報告書(平成30年3月)(公財)交通エコロジー・モビリティ財団

1. 便器に対して正面から出入する簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)【折り戸】

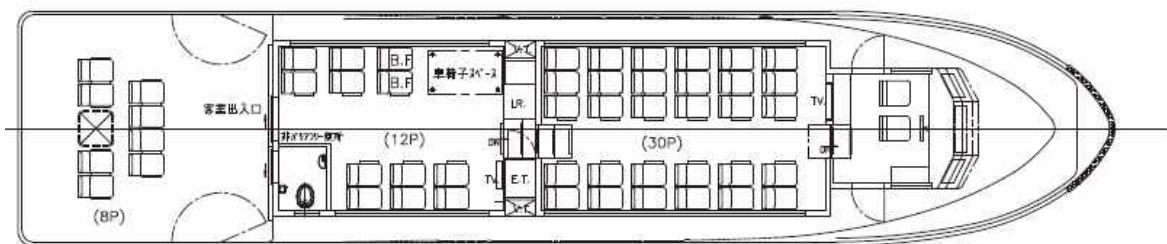
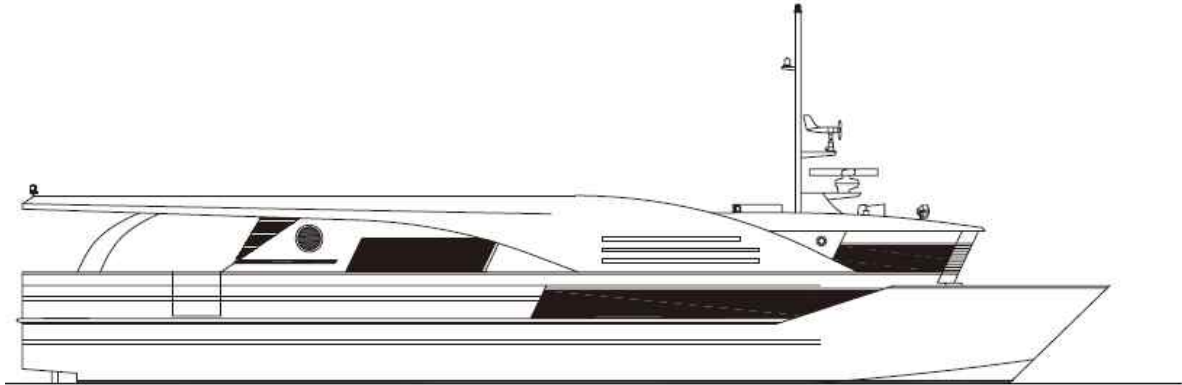
便器に対して正面から出入する簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)の設置を想定した。船尾側の客室出入口扉と便所扉が干渉することや乗下船経路の通行性を考慮し、折り戸とした。なお、折り戸は、手動、電動であっても同じ配置である。



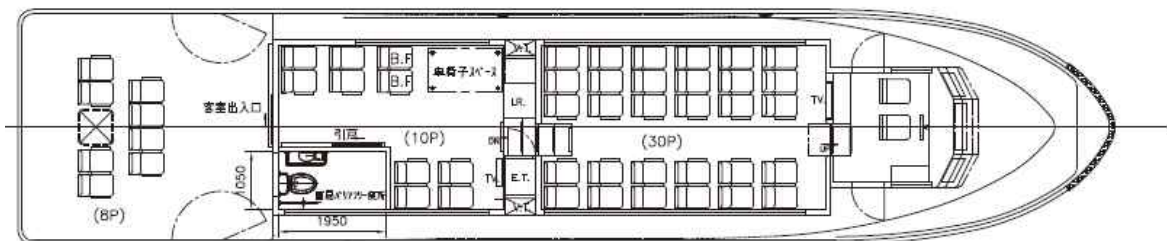
| 全長 | 幅 | 総トン数 | 航行区域 | 旅客定員 | バリアフリー客席 | 車椅子スペース |
|--------|-------|------|------|------|----------|---------|
| 20.00m | 4.20m | 19トン | 平水 | 46名 | 2名 | 1台 |

2. 便器に対して側面から出入する簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)【引き戸】

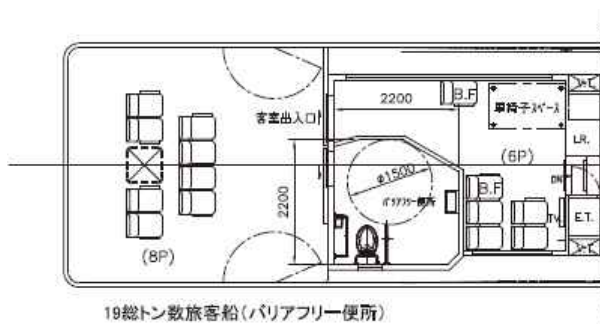
便器に対して側面から出入する簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)の設置を想定した。バリアフリー客席や車いすスペースから便所までのアクセスの容易性を考慮した位置関係となるように配置した。なお、引き戸は、手動、電動であっても同じ配置である。バリアフリー化されていない便所が設置されている小型旅客船と比較すると、旅客定員数は2名のみで設計できる。さらに、高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)が設置されている小型旅客船と比較すると、旅客定員数は4名の増加で設計できる。加えて、船内客室内に便所出入口があるため、すべての利用者にとって利便性の向上につながる。



19総トン数旅客船(非バリアフリー便所)



19総トン数旅客船試験設計(簡易バリアフリー便所B型引き戸)

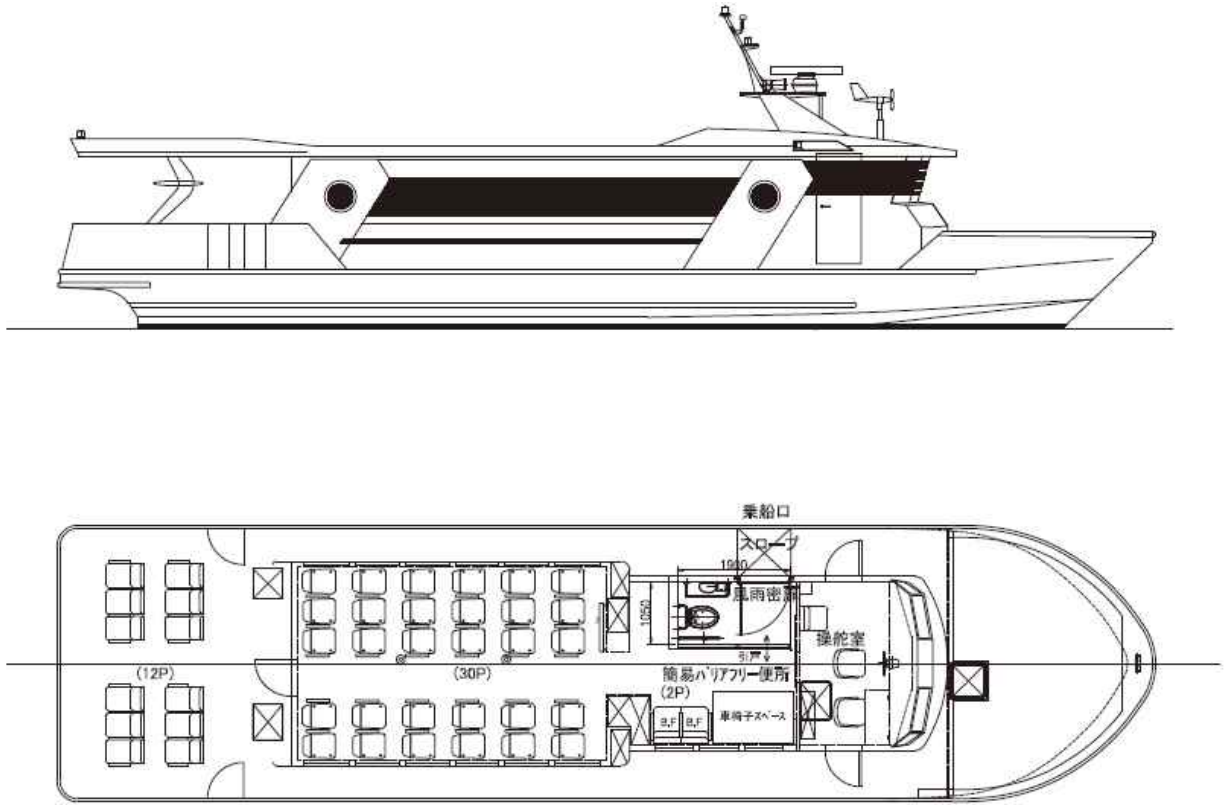


19総トン数旅客船(バリアフリー便所)

| 全長 | 幅 | 総トン数 | 航行区域 | 旅客定員 | | バリアフリー客席 | 車椅スペース |
|--------|-------|------|------|-------------------------------------|-----|----------|--------|
| 20.00m | 4.20m | 19トン | 平水 | 非高齢者障害者等 用便房(バリアフ リートイレ) | 50名 | 2名 | 1台 |
| | | | | 高齢者障害者等 用便房(バリアフ リートイレ) | 44名 | | |
| | | | | 簡易高齢者障害 者等用便房(バ リアフリート イレ) | 48名 | | |

3. 便器に対して側面から出入し通路を兼用する簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)【引き戸+風雨密扉】

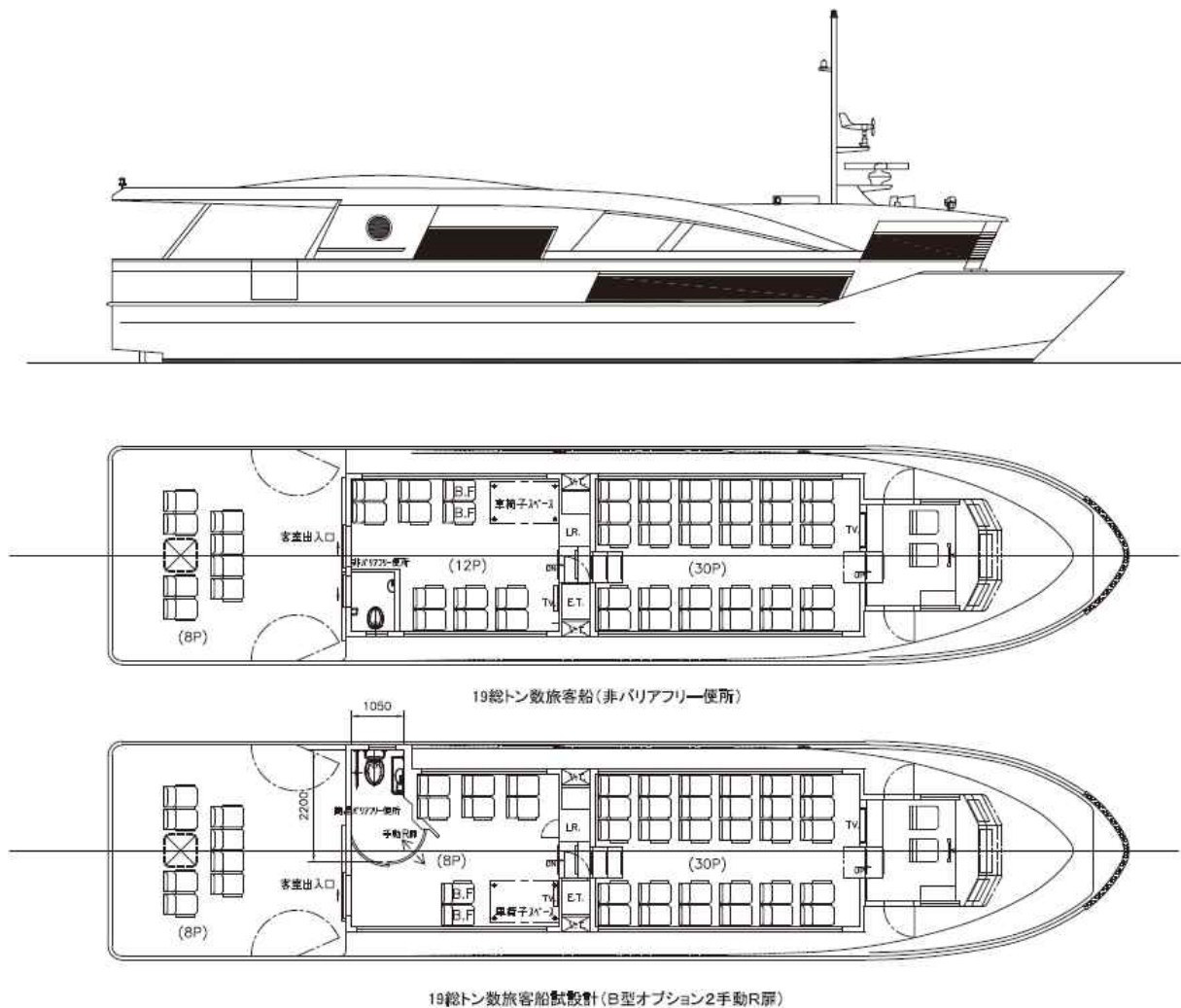
便器に対して側面から出入する簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)で、かつ船内スペースを有効に活用し、便所スペースを広げるため、乗下船通路の兼用型の設置を想定した。なお、航行区域が平水以外の場合、コーミングが必要となるため、段差解消の風雨密扉とした。



| 全長 | 幅 | 総トン数 | 航行区域 | 旅客定員 | バリアフリー客席 | 車椅子スペース |
|--------|-------|------|------|------|----------|---------|
| 20.00m | 4.50m | 19トン | 平水 | 44名 | 2名 | 1台 |

4. R 扉を用いた簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリースイール)【手動】

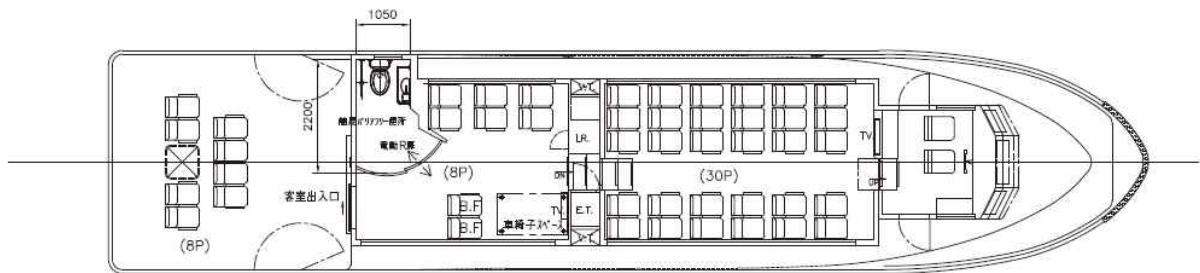
船用としてはじめて検討した R 扉(手動)を用いた簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリースイール)の設置を想定した。なお、車いす使用者の利用できる最小寸法として、扉の半径 700mm(扉の開口幅 900mm)とした。バリアフリー化されていない便所が設置されている小型旅客船と比較したところ、旅客定員数は 4 名のみの減少で設計できる。



| 全長 | 幅 | 総トン数 | 航行区域 | 旅客定員 | | バリアフリー客席 | 車椅子スペース |
|--------|-------|------|------|------------------------------|-----|----------|---------|
| 20.00m | 4.20m | 19トン | 平水 | 非高齢者障害者等 用便房(バリアフリースイール) | 50名 | 2名 | 1台 |
| | | | | 簡易高齢者障害者等 用便房(バリアフリースイール) | 46名 | | |

5. R 扉を用いた簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)【電動】

船用としてはじめて検討した R 扉(電動)を用いた簡易高齢者障害者等用便房(バリアフリートイレ)の設置を想定した。ただし、市販品の電動開閉装置を用いているため、扉の半径 1200mm(扉の開口幅 850mm)とした。試設計その4と同様に旅客定員数は 4 名のみの減少で設計できる。



| 全長 | 幅 | 総トン数 | 航行区域 | 旅客定員 | バリアフリー客席 | 車椅子スペース |
|--------|-------|------|------|------|----------|---------|
| 20.00m | 4.50m | 19トン | 平水 | 46名 | 2名 | 1台 |

参考資料8：宿泊施設におけるアクセシビリティの確保

<Tokyo 2020 アクセシビリティガイドライン(公益財団法人 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会)より抜粋>

2.3.2 アクセシブルルーム

■はじめに

専用のアクセシブルルームを用意する代わりに、全室のデザインとレイアウトにユニバーサルデザインを採用することにより、標準的な客室でも様々な障がいを持つ人々を受け入れることができるようになる。この取り組みは、アクセシブルルームに対する需要を減らす効果がある。

したがって、新しい施設を検討する際には、標準的な客室の機能設計にユニバーサルデザインに基づく同一の基本的アプローチを適用するよう推奨する。

なお、受け入れにあたっては、同伴する補助犬(盲導犬、介助犬、聴導犬)にも配慮する。

■説明と考慮事項

敷居に段差がないこと、ドア幅や転回スペースが十分確保されていることは、車椅子利用者にとっては最も重要な要素である。戸棚、スイッチなどの家具や備品は、車椅子利用者の手が届き、利用しやすい範囲になければならない。

聴覚に障がいのある宿泊客が求めることは、その到着時までには把握しておき、ハウスキーピング、ルームサービス、避難訓練など、プライバシーや安全に影響を及ぼす可能性のある手順について、ホテルのスタッフ等に説明しておく。

客室内にテレビを設置する場合、聴覚に障がいのある人に配慮し、字幕放送の可能なものを準備する。テレビのリモコンには字幕ボタンがついていることが望ましい。なお、字幕放送は宿泊客が常に利用できるものとする。また、テレビの音声を受信する場合、補聴器を使用している人々にとっては、持ち運び可能な磁気誘導システム等の貸し出しも助けとなる。

視覚に障がいのある人が客室を1人で使用する場合、スタッフは客室内の家具の位置や館内諸施設の位置情報を案内時に説明すべきである。

聴覚に障がいのある人がホテルを利用する場合、部屋に入ってしまうと外からの連絡が届かないため、ノックやフロントからの連絡がスムーズに受け取れるFAX等を貸し出すか、携帯端末等のメールで各種情報を配信することが望ましい。また、就寝中の警報を振動等で受信できる装置を貸し出すべきである。

視覚障がい者をはじめとする補助犬ユーザーがホテルを利用する場合、補助犬の種類を確認した上で、排泄場所、受け入れの範囲と方法をユーザーに説明すべきである。なお、ホテルスタッフは、補助犬に関する他の利用者からの質問や苦情・ユーザーや補助犬の緊急時の避難誘導等について、その対応を事前に準備しておく。

■出入口のドア

ドア幅は以下の通りとする。

推奨:950mm(IPCガイド),標準:900mm(都条例、国基準)

標準を満たせない場合:850mm(都条例)

なお、選手村の宿泊施設のドア幅については主要寸法参照表39を適用する。

また、ドアにはU字型レバータイプ、またはその他プッシュプルハンドルなどの操作しやすいハンドルを取り付けるのが望ましい。

自動ドアクローザーは、軽い力で動きを停止でき、開閉速度が調整できるものが望ましい。できれば、従来型のドアクローザーは、扉が止まる直前にゆっくりと閉まるよう速度が変化する装置付きの低抵抗のものに取り替えるのが望ましい。

ドアチェーン、ロック、及びその他ドア金物は、手で細かな調整する必要のない、片手で操作できるもので、仕上がり床面から最大1,200mm程度、なるべく1,100mm以下の高さに取り付けなければならない。

ドアスコープは、仕上がり床面から1,000~1,200mm程度の高さとする。なお、ドアの外部を確認するモニターを設置することが望ましい。

ドア外部には、視覚や聴覚に障がいのある人の利便性を考慮して、視覚的言語/手話や読唇を容易にするため、対象が見えるレベルの明るさが必要である。

ドアには、大きな書式でコントラストをつけた、避難情報及び避難経路の表示サインを低い位置に掲示しておく必要がある。

客室出入り口の戸には、高齢者・障がい者等が分かりやすいよう部屋番号、室名等を表示する。さらに、点字と浮き彫り文字による表示や音声案内を採用することが望ましい。

■転回及び移乗スペース

室内には、車椅子の転回・方向転換スペースが少なくとも1箇所必要である。

車椅子の転回・方向転換スペースは以下の通りとする。

推奨:1,500mm×1,500mm(または直径1,500mm)(IPCガイド、都条例、国基準)

標準:1,200mm×1,200mm(または直径1,200mm)(IPCガイド)

また、便所・洗面所・浴室内で転回可能とすることが望ましい。

車椅子利用者の宿泊客が、例えばトイレ、ベッド、デスクなど対象物から移乗すると予想されるエリアには、移乗スペースとして以下の幅が必要である。

推奨:915mm(IPCガイド),標準:800mm(IPCガイド)

宿泊施設内の通路幅員は以下の通りとする。

推奨:1,500mm(IPCガイド),標準:1,200mm(国基準)

■スイッチ及び操作パネル類

暖房/空調機のものを含め、操作パネルやスイッチは床面から850～1,200mm程度に配置し、なるべく低い位置に設置することが望ましい。なお、ベッド周辺に設置するスイッチは、中心が床面から850～1,200mm程度に配置し、なるべく低い位置にすることが望ましい。

電気のコンセント及びデータ通信用接続口は、仕上がり床面から400mm程度に設置する。ただし、客室内のデスク上のコンセントやデータ通信用接続口はこの限りではない。なお、電動車椅子のバッテリー充電のため、ベッド脇の通路として利用できるスペース側にコンセントを設置することが望ましい。

スタンド/ランプのスイッチはわかりやすい場所にあり、細かい指の動きに支障があるなど巧緻障がいのある人でも操作できる構造・作りになっているとともに、操作方法やオン・オフの状態もわかりやすいものとする。なお、スイッチ等を遠隔操作するリモコンがあることが望ましい。

室内灯などの壁面スイッチと、ベッド脇のランプのタッチスイッチが推奨されている。非常灯は、枕元から手の届く位置に設置することが望ましい。

■ベッド

ベッド上端面の高さは以下の通りとする。

標準：床上400～500mm程度(都条例、国基準)

ただし、利用者に応じて高さを調節できることが望ましい。

ベッド片側の通路の最低幅員は以下の通りとする。

推奨：1,200mm以上(都条例)標準：800mm(IPCガイド)

ベッドのフレームには、床とベッド下端の間に最低高さ100mm×奥行き100mmの車椅子のフットサポート等がぶつからないスペースが必要である。なお、電動車椅子のフットサポート等がぶつからない、より高さのあるスペースがあることが望ましい。

台座が固定式のベッドは、一般的なりフトが利用できなくなるため、アクセシブルルームにはふさわしくない。

■クローゼット

クローゼットの前面には、1,500mmの転回スペースを設けておくことが望ましい。なお、クローゼットは車椅子使用者がアクセスしやすい底版のないタイプが望ましい。

クローゼット内には、仕上がり床面から1,200mm程度の低位置にハンガーパイプを取り付けることが望ましい。

ハンガーパイプの推奨例

- ① 取付位置に高低差をつけた分割タイプ
- ② 高さの調節ができるタイプ
- ③ 1,200mm以上の場合はハンガーを掛ける補助具を備えるタイプ

クローゼットには、取り外しのしやすいハンガーを用意しておく必要がある。クローゼット内には十分な照明が必要である。

ハンガーパイプにリング等で固定された取り外せないハンガーは、歩行困難者の多くにとって極めて扱いにくいいため、アクセシブルルームにはふさわしくない。

できれば、ドアにはU字型レバータイプ、またはその他アクセスしやすいハンドルを取り付けるのが望ましい。

■家具及び仕上げ

家具は利用しやすく、扱いが簡単でなければならない。金具類は握りタイプよりも、指を「引っ掛ける」ことのできるタイプが望ましい。

ベッドへのアクセス通路が1,200mmに満たない場合、ベッド脇のテーブルには、最低225mm(高さ)×300mm(奥行き)の車椅子のフットサポート等の先端がぶつからないスペースを設けることが望ましい。それ以外のテーブルには、床面との間に最低700mm(高さ)×450mm(奥行き)の車椅子の膝下部分がぶつからないスペースを設けることが望ましい。

カーペットは毛足が短く目の詰んだもの、又は短いループが閉じているものを、床に直接接着する必要がある。

段差は完全になくすか、同一面の高さとする。これがどうしても無理な場合は、25mmを超えないようにし、なおかつ乗り越えやすい形状とする。

■窓及びガラス戸

ベランダに通じるガラス戸がある場合、前述の出入口の有効幅、敷居及び金具に関する要件を満たす必要がある。

家具は、車椅子使用者が窓・カーテンにアクセスできるように配置しなければならない。窓の取手部やカーテン等の操作ひもは、仕上がり床面から1,200mm程度の高さで操作できるようにしておく必要がある。できれば1,100mm以下が望ましい。

■その他の備品

電話は少なくとも1台、ベッドからすぐに手が届く位置に必要である。電話は、補聴器(電磁コイル式)と互換性があり、点滅式のメッセージランプの付いたものが望ましい。

浴室内の電話は、緊急時のため、600mmのコード長があることが望ましい。

テレビは、字幕放送が受信できるもので、リモコンが付いていなければならない。

時計付きラジオは、大きくコントラストのはっきりしたディスプレイ付きのものが望ましい。

■浴室の要素

全体として、前項の浴室(※)に関する規定が、ホテルの客室内浴室にも当てはまる。

洗面台はレバータイプまたは自動水栓とし、やけど防止の機能を備えるとともに、オフセット配管または断熱排水管を取り付けておく。

カウンター下に車椅子使用者の膝がぶつからないよう、床上 650mm 以上、奥行き 450mm 程度のスペースを設ける。カウンター上端面の高さは 700mm 程度とする。

鏡は、下端位置が高くても 1,000mm 程度となるよう取り付けなければならない。

電話やその他の通信装置あるいは緊急通報装置やその押しボタンは、転倒やその他緊急事態で援助が必要になった場合のために、トイレからすぐに手の届く範囲に必要である。

■シャワー／バスタブの要素

シャワーの方が利用しやすいと考えられているが、運動や感覚に障がいのある人の中にはバスタブを好む人もいる。ただし、アクセシブルルームには、バスタブのない車椅子のまま入れるシャワールームだけが備わっている客室も含むものとする。なお、アクセシブルルームのシャワーの設置にあたっては、バスタブの有無に関わらず、必ず車椅子使用者にとって利用しやすいシャワーを取り付けなければならない。

シャワータイプ、バスタブつきタイプいずれの浴室にも、オフセット配管、シングルレバーの混合水栓、手持ちタイプの最低 1,500mm のホース付きシャワーヘッドが必要である。

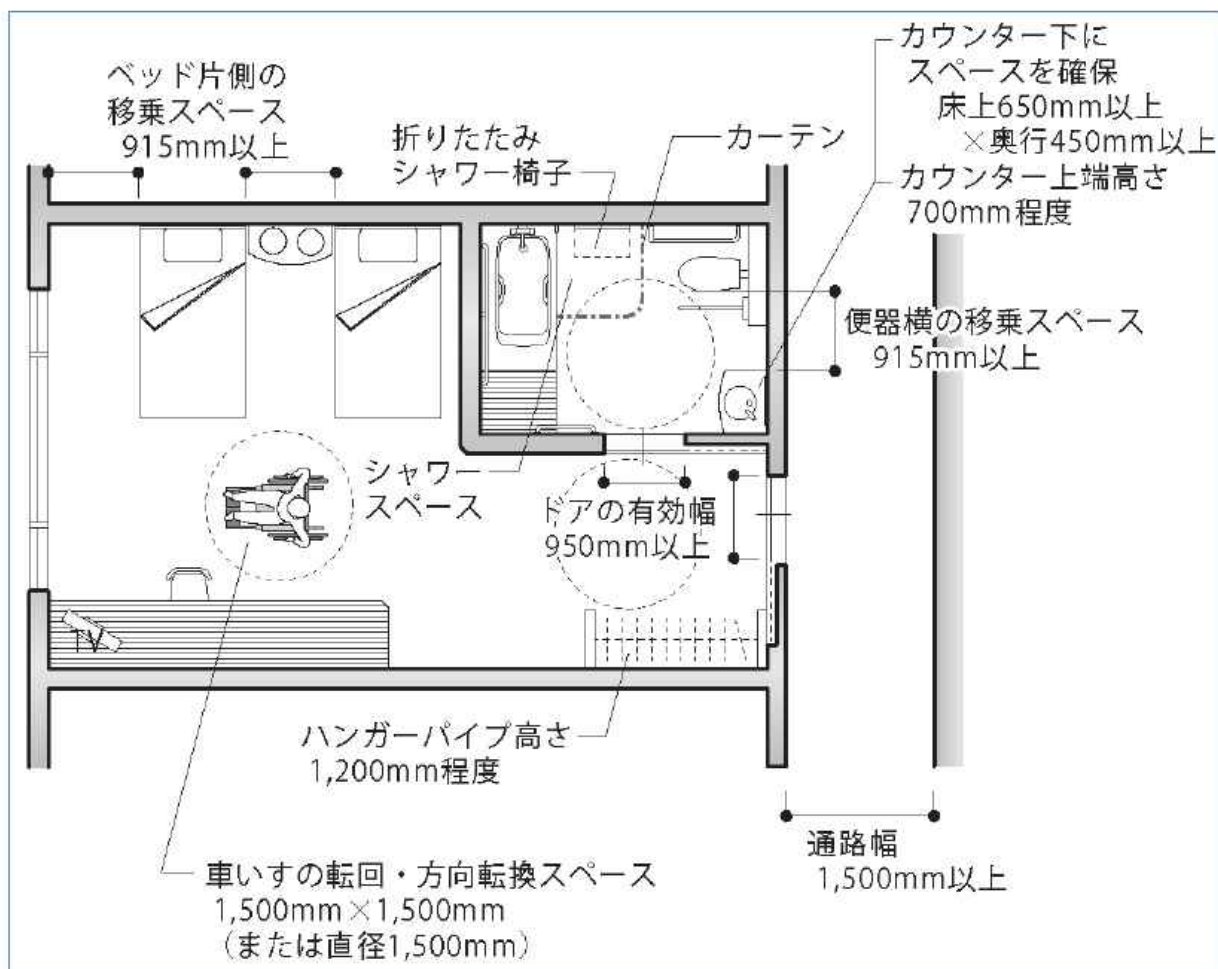
浴室には視覚に障がいのある人が手に取って区別することができるシャンプー、リンス、ボディソープを用意することが望ましい。

シャワーブースの仕切りはカーテンにすることが望ましい。

浴室内の全体照明、カウンター・洗面台まわりの照明は、手元がはっきり見える明るさとするのが望ましい。

次の図には、アクセシブルルームの主要寸法が示されている。

■アクセシブルルームの例



(※)2.2.4.2 アクセシブルなシャワーの特徴

アクセシブルなシャワーの要件は以下のとおりである。

水栓はレバータイプで、握りこぶしでも、着座姿勢からでも軽い力で簡単に操作できること。(参考値)IPC ガイド:最大 13N
床面からの高さが最大で 750mm、側壁から 750mm の壁面に水量調整レバーを設置。

シャワー用車いす、ポータブルシャワーチェア、壁掛け式折りたたみ椅子のいずれかを設置し、それぞれに応じてカーテンや移乗スペースを適切に配置すること。

壁掛け式折りたたみ椅子は、床面から 400～450mm 程度の高さに取り付け、座面は奥行き 500mm、幅 1,000mm 程度。

(取り付け状態によるため、許容範囲は±10mm)最小耐荷重 135kg、防水仕様、パッド入り、手入れが簡単なこと。

着座姿勢でも簡単に届く位置にシャワーヘッド掛けを取り付けた、手持ちタイプのシャワーがあること。ホース部分の長さは最低 1,500mm。

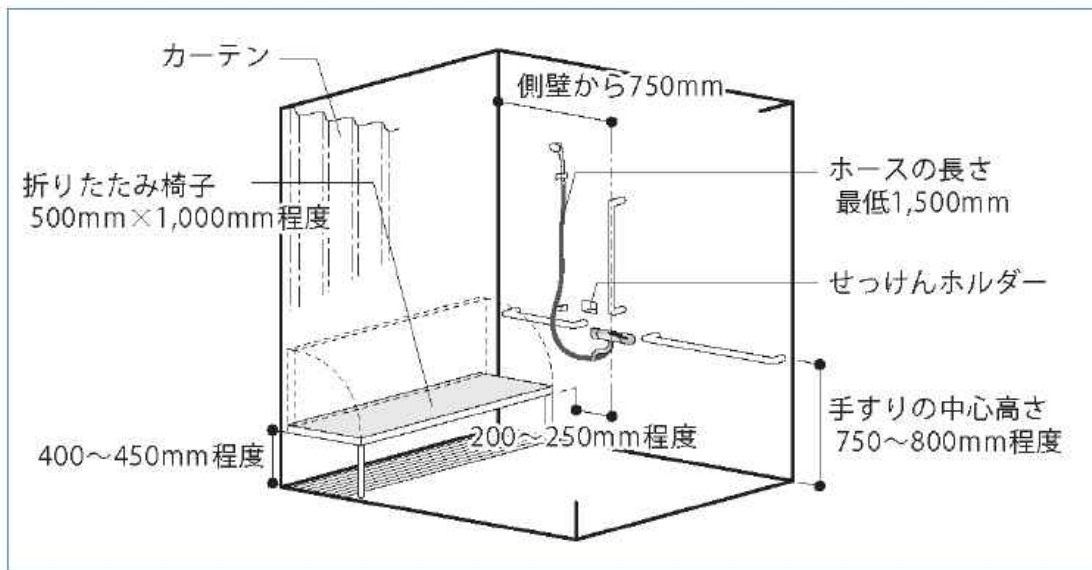
着座姿勢でも簡単に届く、壁面に埋め込んだせっけんホルダーまたは棚があること。

手すりの中心が床面から 750～800mm 程度の高さで、シャワー使用中の体を支えるのに適切に側壁に設置すること。また、座面の先端から 200～250mm 程度前方の位置に、垂直手すりを取り付けることが望ましい。

利用者の安全のため、やけど防止機能付き、あるいはサーモスタット制御のバルブがあること。

床面は、車いすでの移動の妨げにならないよう、水はけの良い床材で、可能な限り排水勾配をゆるやかにし、段差を設けないこと。

■アクセシブルなシャワーの例



参考資料9：バリアフリーに関するサインやシンボルマーク

<公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン(国土交通省) より抜粋>

| | |
|---|---|
| <p>障害者のための国際シンボルマーク</p>  | <p>障害者が利用できる建物、施設であることを明確に表すための世界共通のシンボルマーク。マークの使用については国際リハビリテーション協会の「使用指針」により定められている。 ※このマークは「すべての障害者を対象」としたものである。特に車椅子を利用する障害者を限定し、使用されるものではない。</p> |
| <p>盲人のための国際シンボルマーク</p>  | <p>世界盲人連合で1984年に制定された盲人のための世界共通のマーク。視覚障害者の安全やバリアフリーに考慮された建物、設備、機器などに付けられている。信号機や国際点字郵便物・書籍などで身近に見かけるマークである。</p> |
| <p>耳マーク</p>  | <p>聞こえが不自由なことを表すと同時に、聞こえない人・聞こえにくい人への配慮を表すマークでもある。聴覚障害者は見た目には分からないために、誤解されたり、不利益をこうむったり、社会生活上で不安が少なくない。このマークを掲示された場合は、相手が「聞こえない・聞こえにくい」ことを理解し、コミュニケーションの方法等への配慮が必要である。</p> |
| <p>手話マーク 筆談マーク</p>  | <p>誰にでも一目で「筆談で対応できる」「手話で対応できる」というコミュニケーション手段がわかるよう策定されたマーク。 ろう者等にとって、窓口等で「筆談で対応できる」「手話で対応できる」ことが一目でわかると、安心して公共施設等を利用することができる。また、ろう者等自身がコミュニケーションの配慮を求めるときに提示することができる。</p> |
| <p>ほじょ犬マーク</p>  | <p>身体障害者補助犬法の啓発のためのマーク。身体障害者補助犬とは、盲導犬、介助犬、聴導犬のことを言う。「身体障害者補助犬法」では公共の施設や交通機関はもちろん、デパートやスーパー、ホテル、レストランなどの民間施設では、身体障害のある人が身体障害者補助犬を使用するのを受け入れる義務を定めている。</p> |

| | |
|---|---|
| <p>オストメイト用設備/オストメイト</p>  | <p>オストメイトとは、がんなどで人工肛門、人工膀胱を造設している人のことをいう。オストメイトであることと、オストメイトのための設備があることを表している（JIS 規格）。</p> |
| <p>ハート・プラスマーク</p>  | <p>「身体内部に障害がある人」を表している。身体内部(心臓、呼吸機能、じん臓、膀胱・直腸、小腸、肝臓、免疫機能など)に障害がある人は外見からは分かりにくいいため、様々な誤解を受けることがある。内部障害の人の中には、電車などの優先席に座りたい、近辺での携帯電話使用を控えてほしい、障害者用駐車スペースに停めたい、といったことを希望していることがある。</p> |
| <p>ヘルプマーク</p>  | <p>義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の方、妊娠初期の方、発達障害・知的障害・精神障害の方など、外見から分からなくても援助や配慮を必要としている人が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることができるマーク(JIS 規格)。裏面に緊急連絡先等が記載されている場合がある。</p> |
| <p>ヘルプカード</p> <p>(表面：東京都標準様式)</p>  <p>(裏面：参考様式)</p> <p>下記に連絡してください。</p> <p>私の名前 (ア) 連絡先の電話 連絡先名(会社・機関等の場合) 呼んでほしい人の名前 (イ) 連絡先の電話 連絡先名(会社・機関等の場合) 呼んでほしい人の名前</p> | <p>緊急連絡先や必要な支援内容などが記載された「ヘルプカード」は、障害のある方などが災害時や日常生活の中で困ったときに、周囲に自己の障害への理解や支援を求めるためのもの。</p> <p>現在、区市町村において、ヘルプカードの他、SOSカードや防災手帳など、地域の実情に応じたさまざまなカードや手帳などが作成されている。</p> |
| <p>マタニティマーク</p>  | <p>妊産婦が交通機関等を利用する際に身につけ、周囲が妊産婦への配慮を示しやすくするためのマーク。</p> <p>交通機関、職場、飲食店、その他の公共機関等が、その取組や呼びかけ文を付してポスターなどとして掲示し、妊産婦にやさしい環境づくりを推進する。</p> |

参考資料 10: 公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン

<公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン(国土交通省) より抜粋>

序.本ガイドラインの目的と構成

1.ガイドラインの目的等

(1)目的

日本が世界に先がけて超高齢社会を迎えている現状、さらには高齢者、障害者等の来訪が多く見込まれる 2020 年東京オリンピック、パラリンピック競技大会に向け、様々な移動制約者のニーズにきめ細やかな対応を行うためには、旅客施設や車両等のハード面と、交通事業者職員によるソフト面の一体的な対応が必要となる。

現在、先進的な交通事業者の中には、障害者差別解消法等を踏まえた接遇に関するマニュアルを作成した上での職員への教育訓練を実施している事業者や、統一的な研修マニュアルを作成している業界もあるが、教育訓練の実施やその教育内容は個々の事業者の判断に委ねられているため、事業者ごとの接遇の方法や水準のばらつきがあり、一定水準の接遇のあり方を示すことが求められている。

このため、平成 29 年 2 月に決定された政府の「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」(以下「UD2020」という。)を踏まえ、接遇の基本的事項のほか、交通モードごと、具体の場面ごとの接遇のあり方等を示すことで、交通事業者による一定水準の接遇を全国的に確保し、高齢者、障害者等の移動等円滑化を推進することをその目的とする。

(2)位置づけ

本ガイドラインは、交通事業者各社が自社のマニュアルを作成・改訂する際に指針となるものであり、交通事業者が利用者の利便性・安全性の確保のために実施することが望ましい事項について具体的に示した目安である。義務付けられるものではないが、本ガイドラインの内容を、各社が実施している教育内容に取り込んでいくことが望まれるものである。

(3)対象事業者

本ガイドラインは、鉄軌道、バス、タクシー、旅客船、航空、旅客ターミナルを業として営む交通事業者を対象とする。

(4)接遇の対象となる者

本ガイドラインによる接遇を受ける対象となる者(以下「接遇対象者」という。)は、以下のとおりとする。

高齢者、身体障害者(肢体不自由者、車椅子使用者、視覚障害者(ロービジョン(弱視)者、色覚障害者を含む)、聴覚障害者(難聴者を含む)、言語障害者、内部障害者等)、発達障害者、知的障害者、精神障害者(高次脳機能障害者を含む)

※身体障害者補助犬(盲導犬、介助犬、聴導犬)を同伴した人を含む

その他の心身の機能障害、妊産婦、乳幼児連れの人(ベビーカー使用者含む)、けが人等

I.接遇の基本

1.基本的な心構え

高齢者、障害者等にとって、公共交通機関を利用する際には、移動や乗降などの際に困難を感じていることがある。

バリアフリー法に基づき、設備や施設などいわゆるハードのバリアフリー化整備は進んでいるものの、こうしたハード面の対応と相まって、人的対応であるソフト対応を行っていくこと、すなわち、適切な接遇を行っていくことが必要となっている。適切な接遇をするためには、その前提となる考え方を理解し、そのうえで交通モードごと、場面ごとの具体の接遇のあり方について統一された一定水準の知識を身に付けることが必要である。

高齢者、障害者等の接遇対象者も、交通事業者にとって利用者に他ならない。そのことをまず徹底する必要がある。待ち時間等について可能な限り他の利用者と同等の利便性を確保できるように配慮することが重要である。したがって、適切な接遇を行うためには、接遇対象者の移動等に際しての困りごとを理解し、移動等円滑化を図るために必要なことは何かを聞き、考えていくことが重要である。

特に高齢者、障害者等の場合、心身の特性の違いや個人差などによって困りごとは異なっており、さらには、個人の中でも状況によってニーズは変わってくる。そのため、本ガイドラインを基本にしつつ、個々のケースでは、接遇対象者とコミュニケーションをとることにより、どのように接するべきなのかを見極めることが重要である。

特に、障害者については、①障害種別ごと、さらに障害者個人にとっての移動上の制約、すなわちバリアと感ずることも多様であること、また、②障害のない人からは、障害のある人が感じているバリアは分かりづらいことがあることを理解し、③目の前の利用者にとって何がバリアなのかに気づき、それを取り除く行動を起こす必要があるという考え方を常に持つておく必要がある。

2.接遇の前提となる考え方等

①高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)

ア.法目的

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、旅客施設及び車両等の構造及び設備を改善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ること。

イ.事業者の責務等

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。

また、第 196 回国会で成立した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」(平成 30 年 5 月 25 日法律第 32 号)では、基本理念として、『高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む

上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること及びすべての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として行わなければならない』としているほか、公共交通事業者等による取組の強化として、『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乗降についての介助、旅客施設における誘導その他の支援を適切に行うよう努めなければならない』としている。

②UD2020における「心のバリアフリー」の考え方

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことであるとし、心のバリアフリーを体現するためのポイントとして以下の3点が挙げられている。

- (1) 障害者への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- (2) 障害者(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないよう徹底すること。
- (3) 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とのコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し、共感する力を培うこと。

3. 「障害の社会モデル」の理解

障害者が日常・社会生活で受ける制限は、社会における様々な障壁と相対することによって生ずるものという考え方を「障害の社会モデル」と言う。

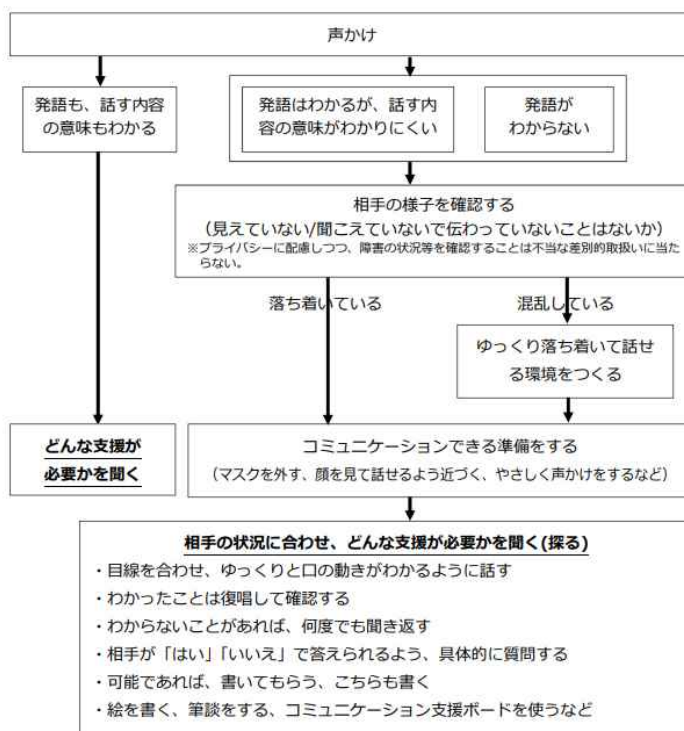
この障害の社会モデルの考え方は、2006年に国連総会で採択された「障害者の権利に関する条約」において提示され、日本では、条約の締結に当たり2011年に改正された「障害者基本法」で明確化され、2013年に制定された「障害者差別解消法」で具体化されているほか、UD2020行動計画でも、その考え方が明確に記されている。障害者にとって社会にある障壁は、事物、制度、慣行、観念等の様々なものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を受ける状態をつくっており、社会の責務として、この障壁を取り除いていく必要がある。交通事業者やその職員は、自らが行う接遇やコミュニケーションが利用者にとって受け止められるかを、利用者の立場に立って意識した上で、社会的障壁を取り除いていくことを重視し、高齢者、障害者等の移動等円滑化を具体的に確保していくという姿勢で臨むことが重要である。

II. 接遇対象者の特性と基本的な接遇の方法

高齢者、障害者等の特性や困りごとを理解することは、接遇の前提として不可欠である。しかし、車椅子使用者や白杖使用者は外見でわかりやすいが、聴覚障害者、内部障害者などは外見ではわかりにくく、どのようなコミュニケーションをとるべきかをとっさに判断することは難しい。

困っている様子に気づいた際など、対応が必要と思われる場合には、まずは声をかけることにより特徴をつかんで、どのような対応をすべきかを判断することからはじめることが重要である。

【「見た目では障害の内容がわからない人」への対応が必要ときの、声かけによる支援内容の判断チャート例】



III. 交通モード別の対応について

交通モード別に利用の流れに沿って、接遇対象者の接遇の方法について整理しています。旅客船については「4. 旅客船」を参照してください。

バリアフリー法及び関係法令(抄)

バリアフリー法

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)

第三章の二 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する措置(第二十四条の二—第二十四条の八)

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—第四十条の二)

第五章 移動等円滑化経路協定(第四十一条—第五十一条)

第五章の二 移動等円滑化施設協定(第五十一条の二)

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—第六十六条)

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。

(基本理念)

第一条の二 この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものの除去に資すること及び全ての国民が年齢、障害の有無その他の事情によって分け隔てられることなく共生する社会の実現に資することを旨として、行われなければならない。

(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。次号二において同じ。)を営む者及び旅客不定期航路事業者
 - ト イからへまでに掲げる者以外の者で次号イ、二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。
 - 二 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又は旅客不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、一般貸切旅客自動車運送事業者又は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これら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椅子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 第二十四条の二第一項の移動等円滑化促進方針の指針となるべき次に掲げる事項
 - イ 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進の意義に関する事項
 - ロ 移動等円滑化促進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の促進に関する基本的な事項
 - ニ イからハまでに掲げるもののほか、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項
 - 四 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
 - 五 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、関係行政機関及びこれらの中で構成する会議における定期的な評価その他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、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援その他の移動等円滑化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、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援その他の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必要な協力を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乗降についての介助、旅客施設における誘導その他の支援を適切に行うよう努めなければならない。
- 5 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。
- 6 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。

- 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。
- 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。

(公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項)

第九条の二 主務大臣は、旅客施設及び車両等の移動等円滑化を促進するため、次に掲げる事項並びに移動等円滑化のために公共交通事業者等が講ずる措置によって達成すべき目標及び当該目標を達成するために当該事項と併せて講ずべき措置に関し、公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項を定め、これを公表するものとする。

- 旅客施設及び車両等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
 - 高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる乗降についての介助、旅客施設における誘導その他の支援
 - 高齢者、障害者等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の提供
 - 移動等円滑化を図るために必要な教育訓練
- 2 前項に規定する判断の基準となるべき事項は、移動等円滑化の進展の状況、旅客施設及び車両等の移動等円滑化に関する技術水準その他の事情を勘案して定めるものとし、これらの事情の変動に応じて必要な改定をするものとする。

(指導及び助言)

第九条の三 主務大臣は、旅客施設及び車両等の移動等円滑化を促進するため必要があると認めるときは、公共交通事業者等に対し、前条第一項に規定する判断の基準となるべき事項を勘案して、同項各号に掲げる事項の実施について必要な指導及び助言をすることができる。

(計画の作成)

第九条の四 公共交通事業者等(旅客が相当数であることその他の主務省令で定める要件に該当する者に限る。次条から第九条の七までにおいて同じ。)は、毎年度、主務省令で定めるところにより、第九条の二第一項に規定する判断の基準となるべき事項において定められた同項の目標に関し、その達成のための計画を作成し、主務大臣に提出しなければならない。

(定期の報告)

第九条の五 公共交通事業者等は、毎年度、主務省令で定めるところにより、前条の計画に基づく措置の実施の状況その他主務省令で定める事項を主務大臣に報告しなければならない。

(公表)

第九条の六 公共交通事業者等は、毎年度、主務省令で定めるところにより、第九条の四の計画の内容、当該計画に基づく措置の実施の状況その他主務省令で定める移動等円滑化に関する情報を公表しなければならない。

(勧告等)

第九条の七 主務大臣は、公共交通事業者等の事業の用に供する旅客施設及び車両等の移動等円滑化の状況が第九条の二第一項に規定する判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認めるときは、当該公共交通事業者等に対し、当該旅客施設及び車両等の移動等円滑化に関する技術水準その他の事情を勘案し、その判断の根拠を示して、当該旅客施設及び車両等に係る移動等円滑化に関し必要な措置をとるべき旨の勧告をすることができる。

- 主務大臣は、前項に規定する勧告を受けた公共交通事業者等がその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

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。

- 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。

(移動等円滑化の進展の状況に関する評価)

第五十二条の二 国は、移動等円滑化を促進するため、関係行政機関及び高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理

者その他の関係者で構成する会議を設け、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握し、及び評価するよう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。
- 6 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。
- 7 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、第九条の二第一項、第九条の三から第九条の五まで、第九条の七、第二十二條の二第一項及び第二項(これらの規定を同条第五項において読み替えて準用する第十八条第二項において準用する場合を含む。)、第二十四条、第二十四条の六第四項及び第五項、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、第二十四条の二第七項及び第八項(これらの規定を同条第十項並びに第二十五条第十項及び第十一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

第六十一条 次の各号のいずれかに該当する者は、五十万円以下の罰金に処する。

- 一 第九条の四の規定による提出をしなかった者
- 二 第九条の五の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

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。

第六十五条 第九条の六の規定による公表をせず、又は虚偽の公表をした者は、五十万円以下の過料に処する。

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。

附 則 (平成三〇年五月二五日法律第三二号) 抄

(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。ただし、第二条及び次条の規定は、平成三十一年四月一日から施行する。

(平成三〇年政令第二九七号で平成三〇年一月一日から施行)

(経過措置)

第二条 第二条の規定の施行の際現に工事中の海上運送法(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、同法による旅客不定期航路事業の用に供するものに限る。)の新たな建設又は同条の規定による改正後の高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第八条第一項の主務省令で定める大規模な改良については、同項の規定は、適用しない。

(検討)

第四条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律による改正後の高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとする。

バリアフリー基準(移動等円滑化基準)

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(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(日本工業規格「九二五一」に適合するものに限る。)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(日本工業規格「九二五一」に適合するものに限る。)をいう。
 - 五 車椅子スペース 車椅子を使用している者(以下「車椅子使用者」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。
 - 九 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又は旅客不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。
 - 十五 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。)又は旅客不定期航路事業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椅子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、車椅子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椅子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椅子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、車椅子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つては、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つて、車椅子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、車椅子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、車椅子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レベーターの台数、かごの内法幅及び内法奥行きは、旅客施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。
- 9 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 上り専用のもので下り専用のもので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 踏み段の面を車椅子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つては、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つては、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、一以上の床置き式小便器、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 便所内に車椅子使用者が円滑に利用することができる構造の便房(次条において「車椅子使用者用便房」という。)及び高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房がそれぞれ又は同一の便房として一以上(男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ一以上)設けられていること。
 - 二 高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の便所であること。

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、車椅子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、車椅子使用者用便房及び高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた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 車椅子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車椅子使用者用便房は、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、車椅子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、当該便房が車椅子使用者用便房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、手すりその他の車椅子使用者の円滑な利用に適した設備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。
- 4 前条第二項第一号の高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房には、出入口に当該便房が高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けたものであることを表示する標識を設けなければならない。

第十五条 第十三条第二項第二号の便所には、高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けなければならない。

- 2 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及び第三号の規定は、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「当該便房が車椅子使用者用便房」とあるのは「当該便所が高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造のもの」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 二に掲げる場合を除き、車椅子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、車椅子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 車椅子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、柵、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 車椅子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椅子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椅子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 椅子席、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

ればならない。

- 一 椅子席、座席又は寝台であること。
- 二 椅子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。

(車椅子スペース)

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椅子スペースを車椅子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 車椅子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 車椅子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 車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
- 五 車椅子を固定することができる設備が設けられていること。
- 六 車椅子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椅子スペース(以下「船内車椅子スペース」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椅子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、車椅子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椅子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にあるものをいう。第五十七条において同じ。)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椅子が転回し及び車椅子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椅子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、車椅子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つては、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 第四条第九項(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椅子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、第三号ただし書並びに第四項を除く。)及び第十五条第二項の規定は、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、第十三条第二項第一号中「及び高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房がそれぞれ又は同一の便房として一以上」とあるのは「が一以上」と、第十四条第一項第四号中「車椅子使用者用便房及び高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房」とあるのは「車椅子使用者用便房」と、同条第二項第三号中「腰掛便座、手すりその他の車椅子使用者の円滑な利用に適した設備」とあるのは「手を洗うための水洗器具」と、第十五条第二項中「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、「高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造のもの」とあるのは「車椅子使用者が円滑に利用することができる構造のもの」と、同項第三号中「腰掛便座、手すりその他の車椅子使用者の円滑な利用に適した設備」とあるのは「手を洗うための水洗器具」と読み替えるものとする。

(食堂)

第五十五条 専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 椅子の収容数百人ごとに一以上の割合で、車椅子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(専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椅子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、船内車椅子スペース、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、船内車椅子スペース、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、船内車椅子スペース、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 一般定期航路事業の用に供する総トン数五トン未満の船舶及び旅客不定期航路事業の用に供する総トン数二百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。

附 則 (平成三十一年三月八日国土交通省令第七号) 抄

(施行期日)

第一条 この省令は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律附則第一条ただし書に規定する規定の施行の日(平成三十一年四月一日。以下「施行日」という。)から施行する。

(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の一部改正に伴う経過措置)

第三条 施行日前に建造契約が結ばれた船舶(建造契約がない船舶にあつては、平成三十一年十月一日前に建造に着手されたもの)であつて、平成三十五年四月一日前に船舶所有者に引き渡されたもの(旅客不定期航路事業者が施行後に新たにその事業の用に供するものうち、地方運輸局長(運輸監理部長を含む。以下同じ。)が認定したものに限る。)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船舶ごとに指定したものは、適用しない。

- 2 前項の認定は、条件又は期限を付して行うことができる。
- 3 第一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 船名及び船舶番号
 - 三 就航航路
 - 四 建造契約が結ばれた年月日(建造契約がない船舶にあつては、建造に着手した年月日)及び船舶所有者に引き渡された年月日
 - 五 認定により適用を除外する規定

六 認定を必要とする理由

- 4 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、第一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 第二項の規定による条件に違反したとき。
- 5 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。

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

国土交通省令第一百十号

(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つて、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つては、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つては、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つては、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つては、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つて、その変更後のものを添付しなければならない。

第六条の二 法第九条の四の主務省令で定める要件は、当該年度の前々年度までの過去三年度における公共交通事業者等の一年度当たりの輸送人員の平均及び当該公共交通事業者等が設置又は管理する旅客施設の一日当たりの平均的な利用者の人数その他の事情を勘案して国土交通大臣が定めるものとする。

(移動等円滑化取組計画書)

第六条の三 公共交通事業者等(前条の要件に該当する者に限る。)は、毎年六月三十日までに、次の表の上欄に掲げる公共交通事業者等の区分に応じ、同表の下欄に掲げる国土交通大臣又は地方支分部局の長に、国土交通大臣が定める様式による移動等円滑化取組計画書を提出しなければならない。

| | |
|---|--|
| 二 法第二条第四号ホに掲げる者 | 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。) |
| 五 法第二条第四号トに掲げる者のうち同条第五号二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 |

(移動等円滑化取組報告書)

第六条の四 前条の移動等円滑化取組計画書を提出した公共交通事業者等は、当該計画を提出した年度の翌年度の六月三十日までに、前条の表の上欄に掲げる公共交通事業者等の区分に応じ、同表の下欄に掲げる国土交通大臣又は地方支分部局の長に、国土交通大臣が定める様式による移動等円滑化取組報告書を提出しなければならない。

(法第九条の五の主務省令で定める事項)

第六条の五 法第九条の五の主務省令で定める事項は、次のとおりとする。

- 一 前年度における移動等円滑化の達成状況
- 二 第六条の二の要件に関する事項

(公表)

第六条の六 公共交通事業者等は、法第九条の四の規定による提出又は法第九条の五の規定による報告をしたときは、遅滞なく、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

(法第九条の六の主務省令で定める情報)

第六条の七 法第九条の六の主務省令で定める移動等円滑化に関する情報は、前年度における移動等円滑化の達成状況とする。

(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、毎年六月三十日までに、次の表の上欄に掲げる公共交通事業者等の区分に応じ、同表の下欄に掲げる地方支分部局の長に、国土交通大臣が定め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。ただし、第六条の三の移動等円滑化取組計画書及び第六条の四の移動等円滑化取組報告書を提出した場合には、この限りでない。

| | |
|-----------------|--|
| 二 法第二条第四号ホに掲げる者 | 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。) |
|-----------------|--|

(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 法第五十三条第六項の立入検査をする職員の身分を示す証明書は、第七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 | 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又は旅客不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又は旅客不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 |
| 二 法第九条第三項の規定による命令 | 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又は旅客不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又は旅客不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十五号に規定する船舶をいう。以下同じ。)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。) |
| 三 法第九条の三の規定による指導及び助言並びに法第九条の七第一項の規定による勧告及び同条第二項の規定による公表 | 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又は旅客不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。) |

| | | |
|--|--|-----------------------------------|
| | 二 法第二条第五号二に掲げる施設(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又は旅客不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。) |

- 2 法に規定する国土交通大臣の権限のうち、法第二十四条の二第八項の助言(法第二十五条第十項において準用する場合を含む。)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 法に規定する国土交通大臣の権限のうち、法第二十四条の六第五項の勧告に係るもの(道路管理者に係るものに限る。)は、地方整備局長及び北海道開発局長も行うことができる。
- 4 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)

様式

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第六条の二の規定に基づく国土交通大臣が定める要件並びに移動等円滑化取組計画書、移動等円滑化取組報告書及び移動等円滑化実績等報告書の様式を定める告示(抄)

平成三十一年三月八日
国土交通省告示第三百十六号

第1号様式(日本産業規格A列4番)

移動等円滑化取組計画書

年 月 日

住 所

事業者名

代表者名(役職名及び氏名)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第9条の4の規定に基づき、次のとおり提出します。

I 現状の課題及び中期的な対応方針

| |
|--|
| |
|--|

II 移動等円滑化に関する措置

① 旅客施設及び車両等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

| 対象となる旅客施設及び車両等 | 計 画 内 容 (計画対象期間及び事業の主な内容) |
|----------------|------------------------------|
| | |

- ② 高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる乗降についての介助、旅客施設における誘導その他の支援

| 対 策 | 計 画 内 容 (計画対象期間及び事業の主な内容) |
|-----|------------------------------|
| | |

- ③ 高齢者、障害者等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の提供

| 対 策 | 計 画 内 容 (計画対象期間及び事業の主な内容) |
|-----|------------------------------|
| | |

- ④ 移動等円滑化を図るために必要な教育訓練

| 対 策 | 計 画 内 容 (計画対象期間及び事業の主な内容) |
|-----|------------------------------|
| | |

III 移動等円滑化の促進のためⅡと併せて講ずべき措置

| |
|--|
| |
|--|

IV 前年度計画書からの変更内容

| 対象となる旅客施設及び 車両等又は対策 | 変 更 内 容 | 理 由 |
|------------------------|---------|-----|
| | | |

V その他計画に関連する事項

| |
|--|
| |
|--|

注1 IVには、Ⅱについて前年度と比較して記入すること。なお、該当する対策が複数になる場合には、新たに欄を設けて記入すること。

2 Vには、Ⅱの欄に記入した計画に関連する計画（事業者全体に関連するプロジェクト、経営計画等）がある場合には、必要に応じ、その計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。

移動等円滑化取組報告書（船舶）

（ 年度）

住 所

事業者名

代表者名（役職名及び氏名）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第9条の5の規定に基づき、次のとおり報告します。

I 前年度の移動等円滑化取組計画書の内容の実施状況

(1) 移動等円滑化に関する措置の実施状況

① 船舶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

| 対象となる船舶 | 現行計画の内容 (計画対象期間及び事業の主な内容) | 前年度の実施状況 |
|---------|------------------------------|----------|
| | | |

② 高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる乗降についての介助、
旅客施設における誘導その他の支援

| 対 策 | 現行計画の内容 (計画対象期間及び事業の主な内容) | 前年度の実施状況 |
|-----|------------------------------|----------|
| | | |

③ 高齢者、障害者等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の提供

| 対 策 | 現行計画の内容 (計画対象期間及び事業の主な内容) | 前年度の実施状況 |
|-----|------------------------------|----------|
| | | |

④ 移動等円滑化を図るために必要な教育訓練

| 対 策 | 現行計画の内容 (計画対象期間及び事業の主な内容) | 前年度の実施状況 |
|-----|------------------------------|----------|
| | | |

(2) 移動等円滑化の促進を達成するために(1)と併せて講ずべき措置の実施状況

| |
|--|
| |
|--|

(3) その他

| |
|--|
| |
|--|

II 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 | 船舶番号 | 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 | 車椅子スペースの設置数 | 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) | | | | | | | | | 隻 | 隻 | 席 | 隻 |

| 客席と船内旅客用設備との間の経路の対応 | 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 |
|---------------------|--------|--------|--------|----------|--------------|----------------|------------|
| | | | | | | | |
| 隻 | | 隻 | 隻 | 隻 | 隻 | 隻 | 隻 |

III 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第6条の2で定める要件に関する事項

| | |
|--|--|
| (1) 過去3年度における1年度当たりの平均の輸送人員が1000万人以上である。 | |
| (2) 過去3年度における1年度当たりの平均の輸送人員が100万人以上1000万人未満であり、かつ、以下のいずれかに該当する。 ①中小企業者でない。 ②大企業者である公共交通事業者等が自社の株式を50%以上所有しているか、又は自社に対し50%以上出資している中小企業者である。 | |

(第10号様式)

注1. 公共交通移動等円滑化基準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適合の全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。

- 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一印を、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。
- 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。
- 車椅子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椅子スペースの設置数を記入すること。
- 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項までの全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。
- 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。
- 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一印を、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。以下この様式及び第22号様式において同じ。）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。

8. 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一印を、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。
9. 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一印を、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。
10. 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一印を、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。
11. 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。
12. 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。
13. 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。
14. 2から13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。
15. IIIについては、該当する場合には右の欄に○印を記入すること。
16. 「中小企業者」とは、資本金の額が3億円以下又は従業員数が300人以下である民間事業者を指す。
17. 「大企業者」とは、中小企業者以外の民間事業者を指す。

移動等円滑化取組報告書（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）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第9条の5の規定に基づき、次のとおり報告します。

I 前年度の移動等円滑化取組計画書の内容の実施状況

(1) 移動等円滑化に関する措置の実施状況

① 旅客船ターミナル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

| 対象となる旅客 船ターミナル | 現行計画の内容 (計画対象期間及び事業の主な内容) | 前年度の実施状況 |
|-------------------|------------------------------|----------|
| | | |

② 高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる乗降についての介助、
旅客施設における誘導その他の支援

| 対 策 | 現行計画の内容 (計画対象期間及び事業の主な内容) | 前年度の実施状況 |
|-----|------------------------------|----------|
| | | |

③ 高齢者、障害者等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の提供

| 対 策 | 現行計画の内容 (計画対象期間及び事業の主な内容) | 前年度の実施状況 |
|-----|------------------------------|----------|
| | | |

④ 移動等円滑化を図るために必要な教育訓練

| 対 策 | 現行計画の内容 (計画対象期間及び事業の主な内容) | 前年度の実施状況 |
|-----|------------------------------|----------|
| | | |

(2) 移動等円滑化の促進を達成するために(1)と併せて講ずべき措置の実施状況

| |
|--|
| |
|--|

(3) その他

| |
|--|
| |
|--|

II 旅客船ターミナルの移動等円滑化の達成状況（旅客船ターミナルごとに記入）

（ 年3月31日現在）

| 旅客船ターミナルの名称 | 所在地 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 | 視覚障 害者誘 導用ブ ロック の設置 の有無 | 障害者 対応型 便所の 設置の 有無 |
|------------------|-------------------|------------------------|---|------------|------------|----------------------------------|--|--------------------------------|
| | 県 市 人 | | | | | | | |
| ~~~~~ | | | | | | | | |
| ~~~~~ | | | | | | | | |
| (合 計) 計 ターミナル | | | | | | | | |

III 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第6条の2で定める要件に関する事項

| | |
|--|--|
| (1) 過去3年度における1日当たりの平均利用者数が3万人以上の旅客船ターミナルを設置又は管理している。 | |
| (2) 過去3年度における1日当たりの平均利用者数が3000人以上3万人未満の旅客船ターミナルを設置又は管理していて、かつ、以下のいずれかに該当する。 ①中小企業者でない。 ②大企業者である公共交通事業者等が自社の株式を50%以上所有しているか、又は自社に対し50%以上出資している中小企業者である。 | |

(第11号様式)

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全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. 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。

7. 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一印を、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。

8. IIIについては、該当する場合には右の欄に○印を記入すること。

9. 「中小企業者」とは、資本金の額が3億円以下又は従業員数が300人以下である民間事業者を指す。

10. 「大企業者」とは、中小企業者以外の民間事業者を指す。

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）

I. 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 | 船舶種 船舶番号 | 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 | 車椅子スペースの設置数 | 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) | 隻 | | | | | | | 隻 | 隻 | 席 | 隻 |

| 客席と船内旅客用設備との間の経路の対応 | 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 |
|---------------------|--------|--------|--------|----------|--------------|----------------|------------|
| | | | | | | | |
| 隻 | 隻 | 隻 | 隻 | 隻 | 隻 | 隻 | 隻 |

II. 船舶の移動等円滑化のための事業の計画

| 対象となる船舶 | 計画内容 (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 |
|---------------|
| |

III. 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第6条の2で定める要件に関する事項

| | |
|--|--|
| (1) 過去3年度における1年度当たりの平均の輸送人員が1000万人以上である。 | |
| (2) 過去3年度における1年度当たりの平均の輸送人員が100万人以上1000万人未満であり、かつ、以下のいずれかに該当する。 ①中小企業者でない。 ②大企業者である公共交通事業者等が自社の株式を50%以上所有しているか、又は自社に対し50%以上出資している中小企業者である。 | |

(第22号様式)

- 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全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一印を、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. 車椅子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椅子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項までの全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. 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一印を、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。
8. 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一印を、食堂が設置されており、かつ、障害者対応型食堂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。
9. 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一印を、売店が設置されており、かつ、障害者対応型売店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。
10. 遊歩甲板への対応の欄には、当該船舶に遊歩甲板が設置されていない場合は一印を、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。
11. 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。
12. 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。
13. 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。
14. 2から13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。
15. IIIについては、該当する場合には右の欄に○印を記入すること。
16. 「中小企業者」とは、資本金の額が3億円以下又は従業員数が300人以下である民間事業者を指す。
17. 「大企業者」とは、中小企業者以外の民間事業者を指す。

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）

I. 旅客船ターミナルの移動等円滑化の達成状況（旅客船ターミナルごとに記入）

（ 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 | 視覚障害者誘導用ブロックの設置の有無 | 障害者対応型便所の設置の有無 |
|-------------|-----------|------------|---------------------|--------|--------|------------------|--------------------|----------------|
| | 県 市 | 人 | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| (合計)ターミナル | | | | | | | | |

II. 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 (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 | |
| | |

III. 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第6条の2で定める要件に関する事項

| | |
|--|--|
| (1) 過去3年度における1日当たりの平均利用者数が3万人以上の旅客船ターミナルを設置又は管理している。 | |
| (2) 過去3年度における1日当たりの平均利用者数が3000人以上3万人未満の旅客船ターミナルを設置又は管理していて、かつ、以下のいずれかに該当する。 ①中小企業者でない。 ②大企業者である公共交通事業者等が自社の株式を50%以上所有しているか、又は自社に対し50%以上出資している中小企業者である。 | |

(第23号様式)

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全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. 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。

7. 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一印を、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。

8. IIIについては、該当する場合には右の欄に○印を記入すること。

9. 「中小企業者」とは、資本金の額が3億円以下又は従業員数が300人以下である民間事業者を指す。

10. 「大企業者」とは、中小企業者以外の民間事業者を指す。

基本方針(告示)

移動等円滑化の促進に関する基本方針

平成二十三年三月三十一日

国家公安委員会
総務省 告示第一号
国土交通省

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、高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体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。)の促進に関する基本方針について、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、以下のとおり定める。

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、世界のどの国もこれまで経験したことのない本格的な高齢社会を迎え、今後更なる高齢化が進展すると見込まれており、高齢者の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められている。また、今日、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、自立と共生の理念の下、障害の有無にかかわらず国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「共生社会」の実現が求められている。さらに、近年、障害者の権利に関する条約(平成二十六年条約第一号)の締結及び障害者基本法(昭和四十五年法律第八十四号)等の関連法制の整備がされたこと、平成三十二年に東京オリンピック競技大会及び東京パラリンピック競技大会が開催されること等を契機として、共生社会の実現を目指し、全国において更にバリアフリー化を推進するとともに、高齢者、障害者等も含めて誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けた取組を進めることが必要となっている。

このような社会の実現のためには、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が重要であり、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。

また、移動等円滑化の促進は、高齢者、障害者等の社会参加を促進するのみでなく、「どこでも、誰でも、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、全ての利用者に利用しやすい施設及び車両等の整備を通じて、国民が生き生きと安全に暮らせる活力ある社会の維持に寄与するものである。

さらに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律(平成三十年法律第三十二号)により創設された基本理念の規定に定めるように、この法律に基づく措置は、高齢者、障害者等にとって日常生活又は社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のもの(いわゆる「社会的障壁」)の除去や、共生社会の実現に資するものであり、移動等円滑化の促進の意義はますます大きくなっている。

なお、法にいう「高齢者、障害者等」には、高齢者及び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全ての障害者で身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれる。また、障害特性は様々であり、例えば視覚障害についても、障害の重度によって期待される移動等円滑化の内容が異なることもあり得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、移動等円滑化に携わる様々な者が連携することにより、移動の連続性を確保す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、一定の道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の各々について、新設等の際に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。さらに、公共交通事業者等については、既存施設を含む更なるハード対策及び旅客支援等のソフト対策の一体的な取組を推進するための計画制度が設けられている。

また、市町村が定める移動等円滑化促進地区において、法第二十四条の二第一項の移動等円滑化の促進に関する方針(以下「移動等円滑化促進方針」という。)に則して、届出制度等により交通結節点における移動の連続性を確保することとしている。

さらに、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。)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三千人以上である鉄道駅及び軌道停留場(以下「鉄軌道駅」という。)については、平成三十二年度までに、原則として全てについて、エレベーター又はスロープを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。この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行うこととする。また、これ以外の鉄軌道駅についても、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想及び移動等円滑化促進方針(以下「基本構想等」という。)の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

ホームドア又は可動式ホーム柵については、視覚障害者の転落を防止するための設備として非常に効果が高く、その整備を進めていくことが重要である。そのため、車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題について総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進する。

② バスターミナル

一日当たりの平均的な利用者数が三千人以上であるバスターミナルについては、平成三十二年度までに、原則として全てについて、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、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、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三千人以上である旅客船ターミナルについては、平成三十二年度までに、原則として全てについて、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、高齢化の進む離島と間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについては、地域の実情を踏まえて順次、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、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、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三千人以上である航空旅客ターミナル施設については、平成三十二年度までに、原則として全てについて、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、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等に鑑み、基本構想等の作成状況その他の地域の実情を踏まえて、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七十パーセントに当たる約三万六千四百両について、平成三十二年度までに、移動等円滑化を実施する。

② 乗合バス車両

総車両数約六万台から乗合バス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両(以下「適用除外認定車両」という。)約一万台を除いた約五万台のうち、約七十パーセントに当たる約三万五千台について、平成三十二年度までに、ノンステップバスとする。適用除外認定車両については、平成三十二年度までに、その約二十五パーセントに当たる約二千五百台をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

③ 貸切バス車両

平成三十二年度までに、約二千百台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する。

④ タクシー車両

平成三十二年度までに、約四万四千台の福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシー(流し営業にも活用されることを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両をいう。)を含む。)を導入する。

⑤ 船舶

一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業の用に供する総隻数約七百隻のうち約五十パーセントに当たる約三百五十隻について、平成三十二年度までに、移動等円滑化を実施する。また、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就航する船舶については、平成三十二年度までに、原則として全て移動等円滑化を実施する。

さらに、これ以外の船舶についても、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。

⑥ 航空機

総機数約六百二十機について、平成三十二年度までに、原則として全て移動等円滑化を実施する。

(3) 道路

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全ての道路について、平成三十二年度までに、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六十パーセントについて、平成三十二年度までに、園路及び広場の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六十パーセントについて、平成三十二年度までに、駐車場の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四十五パーセントについて、平成三十二年度までに、便所の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七十パーセントについて、平成三十二年度までに、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六十パーセントについて、平成三十二年度までに、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、平成三十二年度までに、原則として全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、利用者支援、適切な情報の提供並びに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4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。特に、法第九条の四の計画の作成が求められる公共交通事業者等においては、法第九条の二第一項の公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項(以下「判断基準」という。)を踏まえ、当該計画を作成し、着実にこれらの措置を講ずることが必要である。また、それ以外の公共交通事業者等においても、判断基準を踏まえ、計画的に、これらの措置を進めていくことが望ましい。

施設設置管理者が1から4までに掲げる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ことが重要である。また、公共交通事業者等及び道路管理者にあつては、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間の継ぎ目となる交通結節点における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、施設及び車両等の整備に当たっては、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、高齢者、障害者等が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、高齢者、障害者等の意見を反映させるために可能な限り計画策定等への参画を得ること等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、一定の道路、路外駐車場、公園施設並びに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 車両等にあつては、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 旅客施設及び車両等にあつては、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。
- ホ 道路にあつては、二以上の特定旅客施設等を相互に接続する道路で高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものがある場合は、関係道路管理者間で調整し、一以上の経路を、特定道路に指定すべき道路として国に情報提供すること。

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、旅客施設の移動等円滑化に関しては、旅客施設のみでは構造上その他の理由により移動等円滑化基準への適合が困難な場合であっても、協定の締結により旅客施設に必要な高齢者、障害者等の利用に配慮した便所等を隣接又は近接する建築物に設置すること及び当該建築物について容積率特例を措置している認定制度を活用すること等により、積極的に移動等円滑化を図ることが望ましい。

また、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 利用者支援

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ソフト面の利用者支援が必要である。利用者支援を行う際には、利用者の意思を尊重し、敬意を持った対応を行うことが重要である。

このため、適切にコミュニケーションを取りながら、高齢者、障害者等の特性だけでなく、個人差や状況等によって異なる多様なニーズを把握することが必要である。その際、筆談やコミュニケーション支援ツールを活用するなど特性に応じたコミュニケーションをとることに留意する必要がある。また、利用者から支援を求められていないものの、困っている様子に気付いた場合には、声かけを行うとともに、支援を断られた場合であっても、安全性の確保等の観点から、見守ることが重要である。

3 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、移動等円滑化基準への適合状況、高齢者、障害者等が円滑に利用できる便所や駐車施設の有無、旅客施設における路線案内、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適切な色の組合せを用いて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、図記号又は平仮名による表示の併記等を行うこと、必要に応じて施設外からも見やすく表示すること等、分かりやすく提供することに留意する必要がある。さらに、必要な情報について事前に把握できるよう、施設及び設備等に関する情報についてインターネットやパンフレット等により提供することが望ましい。なお、各施設及び設備等に関する情報は、施設設置管理者が個別に提供することとどまらず、一元化することにより、より利用しやすい形で提供できることから、必要に応じて施設設置管理者間で適切に連携し、共同して提供することが望ましい。

4 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ソフト面の適切な対応が必要であることに鑑み、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、正当な理由なくこれらの者による施設及び車両等の利用を拒むことなく、円滑なコミュニケーションを確保する等適切な対応を行うよう継続的な教育訓練を実施する必要がある。

そのため、施設設置管理者は、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及び計画的な研修の実施等をPDCAサイクルとして実施することにより、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。なお、その過程において、高齢者、障害者等の参画を得ることが望ましい。

三 移動等円滑化促進方針の指針となるべき事項

市町村は、移動等円滑化促進方針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る。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 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進の意義に関する事項

(1) 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進の意義

地域における高齢者、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旅客施設、建築物等の生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設について、一体的に移動等円滑化が図られていることが重要である。そのため、移動等円滑化促進方針において、生活関連施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区を移動等円滑化促進地区として定め、生活関連施設及び生活関連経路の移動等円滑化に係る方針を示すことが必要であり、できる限り多くの市町村が移動等円滑化促進方針の作成に取り組むことが重要である。

(2) 移動等円滑化促進方針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移動等円滑化促進方針を作成する必要がある。

① 目標の明確化

当該移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の方針について、市町村をはじめ、施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係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、移動等円滑化促進方針には、地域の実情に応じ、可能な限り明確な目標を設定する。

② 都市計画との調和

移動等円滑化促進方針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 地域公共交通網形成計画との調和

移動等円滑化促進方針の作成に当たっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画との調和が保たれている必要がある。

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、移動等円滑化促進方針はこれらとの調和が保たれている必要がある。特に、障害者基本法第十一条第三項に規定する市町村障害者計画、障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律(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 関係者の意見の反映及び移動等円滑化促進方針の作成等の提案

住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者、関係する施設設置管理者及び都道府県公安委員会の参画により、関係者の意見が移動等円滑化促進方針に十分に反映されるよう努める。このため、移動等円滑化促進方針の作成に当たっては、法第二十四条の四に規定する協議会(以下「移動等円滑化促進方針協議会」という。)を積極的に活用し、関係者の参画を得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、当該協議体制度を移動等円滑化促進方針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。

また、法第二十四条の五に規定する移動等円滑化促進方針の作成等に係る提案制度が積極的に活用されるよう環境の整備に努めるとともに、当該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ことが求められる。

⑥ 都道府県による市町村に対する援助

都道府県は、市町村による移動等円滑化促進方針の作成を促進するため、市町村の境界を越えた面的バリアフリー化の調整の仲介等や、他の市町村の作成事例等の提供を行うなど、広域的な見地から支援することが重要である。

⑦ 段階的かつ継続的な発展(スパイラルアップ)

移動等円滑化の内容については、移動等円滑化促進方針作成に係る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、スパイラルアップを図ることが重要である。

そのため、市町村は、移動等円滑化促進方針が作成された後も、おおむね五年ごとに、施設を利用する高齢者、障害者等の利用の状況並びに移動等円滑化促進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、移動等円滑化促進方針協議会の積極的な活用等により移動等円滑化促進方針に基づく移動等円滑化に関する措置の実施状況について評価を行い、それに基づき、必要があると認めるときは、移動等円滑化促進方針の見直し及び新たな移動等円滑化促進方針又は基本構想の作成を行うことが重要である。その際、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者、関係する施設設置管理者及び都道府県公安委員会の参画により、関係者の意見が移動等円滑化促進方針に十分に反映されるよう努めることが必要である。

⑧ 施設間の連携

交通結節点における移動の連続性を確保するため、施設設置管理者間で連携を図ることが必要である。このため、法では、旅客施設の建設、道路の新設等であって、移動等円滑化に支障を及ぼすおそれのあるものをしようとする公共交通事業者等又は道路管理者は、当該行為に着手する三十日前までに市町村に届け出ることとされている。

市町村は届出対象について、施設設置管理者が容易に判断できるように移動等円滑化促進方針に定めるものとし、当該届出対象を定めるに当たっては関係者と十分な調整を図って共通認識を確保することが必要である。また、届出があった場合において、届出に係る行為が移動等円滑化の促進を図る上で支障があると認めるときは、その届出をした者に対し必要な措置の実施を要請することができることとしており、要請に当たっては、移動等円滑化促進方針の内容との整

合を図る観点から行うことが重要である。

⑨ バリアフリーマップ等の作成

移動等円滑化を図るためには、高齢者、障害者等が利用可能な施設を選択できるよう、これらの施設が所在する場所を示したバリアフリーマップ等を作成することが効果的である。

このため、市町村は積極的に施設等のバリアフリー情報を収集の上、バリアフリーマップ等を作成し、提供することが重要である。

また、公共交通事業者等及び道路管理者は、市町村の求めに応じて必要な情報を当該市町村に提供しなければならないこととされており、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等は、市町村の求めに応じて必要な情報を当該市町村に提供するよう努めなければならないとされているところである。なお、市町村は、施設設置管理者に求める情報提供の内容を定めるに当たっては、移動等円滑化促進方針協議会を活用するなどにより障害者、高齢者等及び施設設置管理者等の意見を十分に反映するよう努めるとともに、施設設置管理者に過度な負担が生じないよう配慮しつつ、高齢者、障害者等にとって必要な情報が得られるよう留意することが必要である。

2 移動等円滑化促進地区の位置及び区域に関する基本的な事項

(1) 移動等円滑化促進地区の要件

法では、市町村は、法第二条第二十の二号イからハまでに掲げる要件に該当するものを、移動等円滑化を促進すべき移動等円滑化促進地区として設定するよう努めることとされている。また、移動等円滑化促進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实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。」(法第二条第二十の二号イ)

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实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。

- 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。以下同じ。)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。以下同じ。)について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること。」(法第二条第二十の二号ロ)

移動等円滑化促進地区は、移動等円滑化を促進する必要がある地区であることが必要である。

このため、高齢者、障害者等の徒歩若しくは車椅子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等の観点から総合的に判断して、当該地区において移動等円滑化を促進すること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を促進することが、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。」(法第二条第二十の二号ハ)

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、移動等円滑化を促進することが、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、移動等円滑化促進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 移動等円滑化促進地区の数

市町村内に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、複数の移動等円滑化促進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实情から適当と判断される場合には、一つの移動等円滑化促進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移動しており、移動等円滑化促進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鑑み適当であると認めるときは、共同して移動等円滑化促進方針を作成し、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など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 移動等円滑化促進地区の境界

移動等円滑化促進地区の境界は、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の促進に関する事項

移動等円滑化促進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、移動等円滑化のための事業の実施の有無にかかわらず、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。その際、地域の実情に応じて、二以上の特定旅客施設等を相互に接続する道路で高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものについて、一以上の経路を指定し、また、利用者ニーズに応じた経路選択ができるよう、幹線道路周辺の生活道路についても指定することが望ましい。また、移動等円滑化のための事業実施の有無にかかわらず、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) 移動等円滑化の促進に関する事項

移動等円滑化促進方針の対象となる施設及び車両等においてどのような方針で移動等円滑化を図るのかについて記載するものとする。

4 1から3までに掲げるもののほか、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項

(1) 記載事項

① 地域特性等の尊重及び創意工夫

移動等円滑化に関する措置の実施に当たっては、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。

② 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除雪その他の措置を講ずるよう努めることが必要である。

③ 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、移動等円滑化促進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。

(2) その他移動等円滑化促進方針の作成に当たっての留意事項

移動等円滑化促進方針は、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ため、この基本方針の三に定めのない事項についても移動等円滑化促進方針に記載することが望ましい。

四 基本構想の指針となるべき事項

市町村は、基本構想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る。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

地域における高齢者、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旅客施設、建築物等の生活関連施設及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設について、一体的に移動等円滑化が図られていることが重要である。そのため、基本構想において、生活関連施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区を重点整備地区として定め、生活関連施設及び生活関連経路の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り、出来る限り多くの市町村が基本構想の作成に取り組むことが重要である。

(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

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、障害者等の関係者は基本構想の作成に積極的に協力し、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、都市計画及び市町村マスタープランとの調和が保たれている必要がある。

③ 地域公共交通網形成計画との調和

基本構想の作成に当たっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画との調和が保たれている必要がある。

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、障害者基本法第十一条第三項に規定する市町村障害者計画、障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律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、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、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、障害者等の意見の反映及び基本構想の作成等の提案

生活関連施設を利用する高齢者、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、基本構想の作成に当たっては、法第二十六条に規定する協議会(以下「基本構想協議会」という。)を積極的に活用し、高齢者、障害者等の参画を得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、当該協議体制度を基本構想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。

また、法第二十七条に規定する基本構想の作成等に係る提案制度が積極的に活用されるよう環境の整備に努めるとともに、当該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ことが求められる。

⑦ 都道府県による市町村に対する援助

都道府県は、市町村による基本構想の作成を促進するため、市町村の境界を越えた面的バリアフリー化の調整の仲介等や、他の市町村の作成事例等の提供を行うなど、広域的な見地から支援することが重要である。

⑧ 段階的かつ継続的な発展(スパイラルアップ)

移動等円滑化の内容については、基本構想作成に係る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、スパイラルアップを図ることが重要である。

そのため、市町村は、基本構想が作成された後も、おおむね5年ごとに、施設を利用する高齢者、障害者等の利用の状況並びに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、基本構想協議会の積極的な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、それに基づき、必要があると認めるときは、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重要である。

また、法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(平成十二年法律第六十八号)第六条第一項の規定により作成された基本構想についても、同様に見直しを行うことが重要であることに留意する必要がある。

⑨ バリアフリーマップ等の作成

移動等円滑化を図るためには、高齢者、障害者等が利用可能な施設を選択できるよう、これらの施設が所在する場所を示したバリアフリーマップ等を作成することが効果的である。このため、市町村は積極的に施設等のバリアフリー情報を収集の上、バリアフリーマップ等を作成し、提供することが重要である。

また、公共交通事業者等及び道路管理者は、市町村の求めに応じて必要な情報を当該市町村に提供しなければならないこととされており、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等は、市町村の求めに応じて必要な情報を当該市町村に提供するよう努めなければならないとされているところである。なお、市町村は、施設設置管理者に求める情報

提供の内容を定めるに当たっては、基本構想協議会を活用するなどにより障害者、高齢者等及び施設設置管理者等の意見を十分に反映するよう努めるとともに、施設設置管理者に過度な負担が生じないように配慮しつつ、高齢者、障害者等にとって必要な情報が得られるよう留意することが必要である。

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よう努め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实情に応じて行うことが必要である。

① 「生活関連施設の所在地を含み、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实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鑑み、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、高齢者、障害者等の徒歩若しくは車椅子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实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移動しており、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鑑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。その際、地域の実情に応じて、二以上の特定旅客施設等を相互に接続する道路で高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものについて、一以上の経路を指定し、また、利用者ニーズに応じた経路選択ができるよう、幹線道路周辺的生活道路についても指定することが望ましい。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基本構想を見直し、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、公共交通特定事業、道路特定事業に加え、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、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、法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つては、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並びに生活関連施設及び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

基本構想到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除雪その他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

基本構想到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 基本構想到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到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 基本構想作成後の特定事業その他の事業の実施状況の把握等

基本構想作成後、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 その他基本構想の作成及び事業の実施に当たっての留意事項

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ため、この基本方針の三に定めのない事項についても基本構想到記載することが望ましい。

五 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、関係行政機関及びこれらの者で構成する会議における定期的な評価その他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及び「心のバリアフリー」を促進するためには、障害の有無にかかわらず参加者全員がバリアフリーを考える参加型イベントが効果的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関係者の連携及び国民の理解を深めるとともに、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援その他の移動等円滑化の実施に関する国民の協力を求めるよう努める。なお、法にいう「高齢者、障害者等」には、高齢者及び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全ての障害者で身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれるということについても、改めて周知を行う。

(2) 国の講ずべき措置(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、新たな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情報通信技術等の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。

なお、道路の移動等円滑化に関しては、国が、二以上の特定旅客施設等を相互に接続する道路で高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものについて、一以上の経路を特定道路に指定するものとする。また、建築物の移動等円滑化に関しては、国は、地方公共団体が、条例を定めることにより、義務付け対象となる用途の追加及び規模の引下げ並びに基準の強化を行っている状況について、地方公共団体に対して情報提供するものとする。

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とともに、移動等円滑化促進方針協議会を活用すること等により移動等円滑化の進展の状況等の定期的な評価を行う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、対象区域を設定して義務付け対象となる用途の追加及び規模の引き下げ並びに基準の強化をすることで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、駅前広場その他的高齢者、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)

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並びにそのために高齢者、障害者等の円滑な移動及び施設の利用を実現することの必要性について理解を深めるよう努めなければならない。その際、外見上分かりづらい聴覚障害、内部障害、精神障害、発達障害など、障害には多様な特性があることに留意する必要がある。

また、視覚障害者誘導用ブロック上への駐輪、車椅子利用者用駐車施設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、鉄道駅の利用に当たり、必要に応じ高齢者、障害者等に対する手助けすること等、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動するために必要となる支援その他のこれらの者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求められる。

「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：所属、役職等は平成19年度作成当時)

| | | |
|-----|--------|---|
| 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 | 社団法人日本船用工業会 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 |
| 野寺 伸弥 | 有限会社ジベックデザインオフィス |