

バリアフリー基準、ガイドライン、標準仕様、検討中の内容比較

添付資料3

	バリアフリー基準【省令】 (移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令)	ガイドライン (公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン)		本事業で検討中の内容	ガイドラインへの反映提案 (望ましい内容)	標準仕様への盛り込み時期
		(標準的な内容≒標準仕様)	(望ましい内容)			
対象	対象範囲は、乗合旅客自動車(道路運送法第4条許可。定時定路線のものに限る)。	対象範囲としては、乗合旅客自動車でも乗車定員11人以上の路線バスを想定。				
乗降口	・乗降口の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を容易に識別できること	(段差の明示) ・乗降口の端部は路面並びに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明確に識別できるものとする。 ・乗降口に照射灯などの足下照明を設置し、夜間の視認性を向上させる。				
	・乗降口のうち、少なくとも1つは幅80cm以上であること	(広い開口幅) ・車いすを乗降させる乗降口の幅は900mm以上とする。(小型は800mm以上) ・大量乗降を想定する車両の場合には、乗降口の幅は1,000mm以上とする。	(広い開口幅) ・全ての乗降口から車いすが乗降できるよう、全ての乗降口の幅を900mm以上とすることが望ましい。			
	・床面の地上面からの高さは65cm以下であること	(乗降口床面の高さ) ・乗降時床面の高さは270mm以下とする。 ・傾斜は極力少なくする。	(乗降口床面の高さ) ・乗降時のステップ高さは200mm以下とすることが望ましい。 ・傾斜は排除することが望ましい。			
	・通路には、座席3列(横向き座席は3席)毎に、床面に垂直な手すり(握り棒)を1以上備えること	(手すりの設置) ・乗降口の両側(小型では片側)に握りやすかつ姿勢保持しやすい手すりを設置する。 ・手すりの出っ張り等により、乗降口の有効幅を支障しないよう配慮して設置する。 ・乗降口に設置する手すりの径は25mm程度とする。 ・手すりの滑りにくい素材や仕上げとする。	(手すりの設置) ・乗降時に車体の外側に張り出す手すりが望ましい。			
	—	(床面の材質) ・床は滑りにくい材質又は仕上げとする。				
	—	(ドア開閉の音響案内) ・視覚障害者等の安全のために、運転席から離れた乗降口には、ドアの開閉動作開始ブザーを設置する。				
スロープ板	・乗降口のうち、少なくとも1つはスロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備(スロープ板の幅72cm以上、スロープと水平面とのなす角度は14度以下、携帯用のスロープ板は使用に便利な場所に備えられていること)が備えられていること。	(容易に乗降できるスロープ角度) ・車いすを乗降させるためのスロープ板の幅は800mm以上とする。 ・地上高150mmのバスベイより車いすを乗降させる際のスロープ角度は7度以下とし、長さは1,050mm以下とする。 ・耐荷重については、電動車いす本体(80~100kg)、本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とする。 ・スロープ板は、使用時にはフック等で車体に固定できる構造とする。 ・脱輪を防止するよう左右に立ち上がり設ける。 ・スロープ板の表面は滑りにくい材質若しくは仕上げとする。 ・スロープ板は、容易に取り出せる場所に格納する。	(容易に乗降できるスロープ角度) ・車いすを乗降させる際のスロープ板の角度は5度以下とすることが望ましい。また、自動スロープ板、バス停側の改良等により、さらに乗降しやすい方法を採用することが望ましい。	・反転式スロープ板を採用し、車いす使用者、事業者から好評。	乗務員の混乱防止、スロープ版の出し入れの迅速化のため、反転式スロープ板等の取り扱いが簡易なスロープ板の採用が望ましい。	2013

車いすスペース	以下の掲げる基準に適合する車いすスペースを1以上設けなければならない。 ①車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。 ②車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。 ③車いすを固定することができる設備が備えられていること。 ④車いすスペースに座席を設ける場合は、当該座席は容易に折り畳むことができるものであること。 ⑤他の法令の規定により旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーその他の装置を備えることとされているバス車両である場合は、車いす使用者が利用できる位置に、当該ブザーその他の装置が備えられていること。 ⑥車いすスペースである旨が表示されていること。	(2台分確保) ・バスには2台分以上の車いすスペースを確保する。 ・車いすを取り回すためのスペースが少ない小型バスなどの場合は1台分でもやむを得ない。 ・ただし、車いすでの利用者の頻度が少ない路線にあっては1台分でもやむを得ない。	(車いすスペースの数) ・ノンステップバスの普及に合わせ、車いすスペースの数の再検討が望まれる。	・都市型に多目的に共用できるフリースペースを採用し、利用者、車いす使用者、事業者から好評。 ・郊外型の車いすスペースには2人掛け跳ね上げ座席を採用したが、車いす使用者からはやや不評	フリースペースの座席を常時跳ね上げ可能な構造とすることが望ましい。(ただし、座席数計算の取り扱いの検討が必要 また、2人掛け跳ね上げ座席については再考が必要)	2013	
		(乗降口近くに設置) ・車いす使用者がバスを利用しやすい位置に車いすスペースを設置する。 ・乗降口から3,000mm以内に設置する。					
		(取り回しできる広さ) ・車いすスペースは、車いすが取り回しできる広さとする。 ・車いすを固定する場合のスペースは(長さ)1,300mm以上×(幅)750mm以上×(高さ)1,500mm以上とする。ただし2台の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2台目の長さは1,100mm以上で良い。 ・後向きに車いすを固定する場合には、車いすスペース以外に車いすの回転スペースを確保する。					
		(迅速な固定装置) ・車いす固定装置は、短時間で確実に車いすが固定できる構造とする。 ・前向きの場合は3点ベルトにより床に固定する。 ・後向きの場合は背もたれ板を設置し、横ベルトで固定する。	(迅速な固定装置) ・車いす側の治具と車側の治具が結合するような装置の開発を目指すことが望ましい。	・巻き取り式固定ベルトを採用し、車いす使用者、事業者から好評。	・方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、巻き取り式等仕様の統一が望ましい。	2013	
		(安全ベルトの着用) ・前向きの場合には3点ベルト式固定装置付属の人ベルトを装着する。 ・後ろ向きの場合には、車いす用姿勢保持ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。	(安全ベルトの着用) ・車いす使用者がベルトを必要としない方法の開発を目指すことが望ましい。	・人ベルトは現行の3点ベルト式固定装置に付属するものを採用したため、とくに効率化は図られなかった。	・車いす側で座席ベルトを用意することが望ましい。 ・車両側に設ける場合はリトラクター付(ショルダーアンカ位置の調節が出来るもの)が望ましい。		
		(手すりの設置) ・車いす使用者がバス乗車中に利用できる手すりを設置する。	(手すりの設置) ・安全ベルトに代わり得る手すり(安全バー等)の開発を目指すことが望ましい。				
		(降車ボタン) ・車いす使用者が容易に使用できる押しボタンを設置する。 ・押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとする。					
		(車いすスペースの表示) ・乗降口(車外)に、車いすシンボルマークステッカーを貼り、車いすによる乗車が可能であることを明示する。 ・車いすスペースの付近(車内)にも、車いすシンボルマークステッカーを貼り、車いすスペースであることが容易に分かるとともに、一般乗客の協力が得られやすいようにする。	(車いすスペースの使用表示) ・車いすスペースの使用の有無、使用者からの降車合図は運転席に表示されることが望ましい。	・ベビーカー使用者からベビーカーのまま乗車できる旨の明示を望む声あり。	・車いすのシンボルマークと合わせてベビーカーのシンボルマークを表示することが望ましい。(すでに関西地区で採用の動きあり)	2013	
	(乗務員の接遇、介助) ・車いすの固定、開放、人ベルトの着脱は、乗務員が行う。						
低床部通路	・乗降口と車いすスペースとの間の通路の幅(容易に折り畳むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畳んだときの幅)は、80cm以上でなければならない。	(フラットかつ広い通路幅を確保) ・乗降口付近を除く低床部分の通路には段差やスロープを設けない。 ・車いすが移動する部分の通路幅は800mm以上とする。 ・小型バスを除き、低床部の全ての通路幅を600mm以上とする。	(フラットかつ広い通路幅を確保) ・低床部分には段差やスロープを設けないことが望ましい。 ・小型バスを除き、低床部の全ての通路幅を800mm以上とすることが望ましい。	・都市型では両側とも1人掛け座席の採用により1350mmの通路幅を確保し利用者や事業者から好評。 ・反面、握り棒や吊り革の不足を指摘する声あり。	・広い通路には十分な握り棒や吊り革の設置が望ましい。	2013	

後部段差	—	(安全に配慮) ・段差の端部は周囲の床と色の明度、色相又は彩度の差が大き いことにより明確に識別する。 ・低床部と高床部の間の通路に段差を設ける場合には、その高さ は1段あたり200mm以下とする。 ・低床部と高床部の間の通路にスロープを設ける場合には、その 角度は5度以下とする。 ・スロープと階段の間には300mm程度の水平部分を設ける。 ・段差部には手すりをつける。	(安全に配慮) ・車内段差、スロープを排除したノン ステップフルフラット化を目指すこ とが望ましい。	・ラッシュ対応仕様を提案し、 2010年より認定車両に反映。	・段差上の立席乗客に対し段差 高さ、傾斜の更なる減少が望まし い。	2010～済み
手すり	・通路には、座席3列(横向き 座席は3席)毎に、床面に垂 直な手すり(握り棒)を1以上 備えること	(伝い歩きできる間隔) ・高齢者、障害者などの伝い歩きを考慮した手すりなどを設置す る。 ・車いすスペースについては、車いすの移動に支障をきたさないよ うに手すりなどを配置する。 ・縦手すりは、座席2列(横向きの場合は2席)ごとに1本配置す る。 ・車いすスペースについては、吊り手などを併用する。 ・タイヤハウスから優先席周辺まで高さ800mm程度の位置に水平 手すりを設置する。	(伝い歩きできる間隔) ・縦手すりは、座席1列ごとに1本配 置することが望ましい。	・握り棒を座席1列ごとに設置し 好評。	(従来の望ましい姿に同じ)	2013
	—	(握りやすい形状、素材) ・手すりは、乗客が握り易い形状とする。 ・手すりの径は300mm程度とする。 ・手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。【色については 「室内色彩」の項目にて記載】				
室内色 彩	—	(白内障や色覚障害者に配慮) ・座席、手すり、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障害者にも わかりやすい配色とする。 ・高齢者および色覚障害者でも見えるよう、手すり、押しボタンな ど、明示させたい部分には朱色または黄赤を用いる。 ・天井、床、壁面など、これらの背景となる部分は、座席、手すり、 通路及び注意箇所などに対して十分な明度差をつける。	(白内障や色覚障害者に配慮) ・眩しさを与える色、材質の使用を控 えることが望ましい。			
座席	—	(座りやすい座席) ・床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、 座りやすく、立ち上がりやすいものとする。		タイヤハウス上座席の解決法と して①タイヤの小径化②燃料タ ンク置き場などし座席を廃止 のアイデアを検討。	・タイヤハウス上座席を低くする ためタイヤの小径化、座席設置 の工夫等が望ましい。 ・座席数減が認められるなら燃料 タンク、荷物置き場等が望まし い。	
	—	(床面から座面までの高さ) ・400～430mm程度			・タイヤハウス上座席の問題を考 慮し、通路からの座面高さの検討 が望まれる。	
	—	(シートの横幅) ・1人掛け:450mm±10mm ・2人掛け:810mm±10mm		・郊外型で採用した2人掛けの 座席幅や間隔が狭いとの声あ り。	・座席巾900mmが望ましい。	
	—	(座面の奥行き) ・410mm程度±10mm				
	—	(手すり) ・手すりは、握りやすく、立ち座りしやすいものとする。				
	—			・地域のニーズを反映し都市型 と郊外型座席配列を提案。	・ガイドラインに「都市型」「郊外 型」配列図を追加する。	2013
優先席		(乗降口近くに配置) ・優先席は乗降口に近い位置に3席以上(中型では2席以上、小 型では1席以上)設置する。		・郊外型では2人掛け優先席に より5席確保。		

		<p>(立ち座りのしやすさを向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先席は対象乗客が安全に着座でき、かつ立ち座りに配慮した構造とする。 ・乗客の入れ替わりが頻繁な路線では、優先席は少し高め(400～430mm)の座面とする。 		<ul style="list-style-type: none"> ・都市型、郊外型ともに優先席を全て前向きとし好評。 ・優先席下の燃料タンクを撤去し立ち座りを改善。 	<ul style="list-style-type: none"> ・優先席は原則として前向きとすることが望ましい。 	2013
	—	<p>(シートの色 優先席の表示)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先席は、①座席シートを他の座席シートと異なった配色とする、②優先席の背後の窓に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に分かるとともに、一般の乗客の協力が得られやすいようにする。 		<ul style="list-style-type: none"> ・座席色の選定ルールを徹底(実質的なバリエーションの増加)。 		
		<p>(操作しやすい降車ボタン)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優先席には、乗客が利用しやすい位置にわかりやすい降車ボタンを設置する。 ・降車ボタンは肢体不自由な人等でも使用できるものとする。 ・乗客が体を大きく捻ったり、曲げたりするような位置への降車ボタンの配置は避ける。 				
降車ボタン		<p>(位置の統一)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・降車ボタンは、わかりやすく押し間違えにくい位置に設置する。 ・視覚障害者に配慮し、降車ボタンの高さを統一する。ただし、優先席及び車いすスペースに設置する降車ボタンはこの限りではない。 <p>(ガイドラインの内容を満たす限りにおいて、座席の背もたれや肘掛けに降車ボタンを追加することを妨げるものではない。)</p>				
	—	<p>(高さ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・縦手すりに配置する降車ボタンは、床面より1,400mmの高さとする。 ・座席付近の壁面に配置する押しボタンは、床面より1,200mmの高さとする。 				
	—	<p>(形状)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・降車ボタンは、停車確認ランプと一体型とする。 ・高齢者及び肢体不自由な人等のために、車いす用スペース近くの低めの位置等に、タッチ部分の大きい降車ボタンを設置する。 				
運賃箱・整理券発行機		<p>(わかりやすく 使いやすく)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃箱には、釣銭が自動で出るのが、事前に両替が必要かの案内を表示する。 ・カードリーダーの位置はわかりやすく示す。 ・運賃箱は、乗客に利用し易い形状とし、乗客の運行に影響を与えない位置に設置する。 ・釣銭受け皿等、低い位置に設置する場合は床から600mm以上の位置に設置する。 ・運賃箱は、投入口、釣銭受け皿、両替機、カード挿入口等がわかりやすい案内表示をつけるとともに、縁取りなどにより識別しやすいものとする。 ・料金表示は、大きな文字により、背景色と明度差・彩度差を確保したわかりやすい表示とする。 	<p>(わかりやすく 使いやすく)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃の收受方法の整理、統一化等を検討し、さらに使いやすく形状や配置が統一化されたコンパクトな運賃箱・カードリーダー・整理券発行機を開発し採用することが望ましい。また、これらの設置位置も統一することが望ましい。 			
	—	<p>(整理券発行機の音声案内、設置位置)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者が整理券を取りやすいように、行先案内を含む整理券発行機の音声による案内は、発券口付近から行う。 ・整理券発行機は、乗降に支障のない位置に設置する。 				

車内表記	—	<p>(わかりやすい表記)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車内表記は、わかりやすい表記とする。 ・車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とする。 ・ピクトグラム及びその大きさは参考例を参照する。 ・認知度の低いピクトグラムについては、当面最小限の文字表記を併用する。 	<p>(わかりやすい表記)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文字表記には英語やひらがなを併記することが望ましい。 			
車内表示装置	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行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。 	<p>(文字による次停留所案内)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗客が次停留所名等を容易に確認できるよう次停留所名表示装置を車内の見やすい位置に設置する。 ・表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。 ・次停留所名は、可能なかぎり前部以外の場所にも表示する。 ・弱視者・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、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とする。 	<p>(文字による次停留所案内)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗客が次停留所名等を車内のどの場所からも確認できるようにすることが望ましい。 			
車外表示装置	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両には、車外用放送設備を設けなければならない。 ・バス車両の前面、左側面及び後面に、バス車両の行き先を見やすいように表示しなければならない。 	<p>(文字による行先案内)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行先、経路、系統、車いすマーク等は、車外の乗客から容易に確認できるようにする。 ・表示機は夜間でも視認可能なものとする。 ・寸法は300mm以上×1,400mm以上(前方)、400mm以上×700mm以上(側方)、200mm以上×900mm以上(後方)(ただし、2m幅の車両の場合は125mm以上×900mm以上(前方および後方)、180mm以上×500mm以上(側方)とする。 ・LED表示機の場合は直射日光のもとでも視認可能なものとする。 ・大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。 ・弱視者・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、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とする。 <p>(ノンステップバスであることの表示)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバスであることを車両の前面、側面、後部からわかるよう表示する。 	<p>(経路・行先等表示装置)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経路、停留所名、行先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。 <p>(緊急時の情報提供)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できるように配慮し、緊急時の情報を文字により提供する。また、緊急情報内容のうち定型化可能なものは表示メニューを用意することが望ましい。 			
車内放送装置	<ul style="list-style-type: none"> ・バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行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。 	<p>(次停留所等の案内放送)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者などでも容易に、かつ、正確に次停留所、乗り換え案内などの情報が車内で得られるようにする。 ・バスに首根得られている車内放送設備により次停留所、乗り換え案内などを聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返し行えるようにする。 ・降車ボタンに反応し、「次とまります」の音声が流れるようにする。 ・次停留所名の放送は、前停留所発車または通過直後、及び次停留所停車直前に行う。 				

車外放送装置	<ul style="list-style-type: none"> バス車両には、車外用放送設備を設けなければならない。 	<p>(行先、経路等の放送)</p> <ul style="list-style-type: none"> 車外の乗客とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。 バスに備えられている車外放送設備により、系統番号、行き先、経路等の案内を繰り返し行えるようにする。 視覚障害者などでも容易に、かつ、正確に系統番号、行き先、経路などの情報が車外で得られるよう聞き取りやすい音量、音質、速さで放送する。 視覚障害者の乗降に配慮し、ノンステップバスである旨、前乗り、中乗り、後乗りの別を音声で案内する。 バス車体規格集等に準じ、車外スピーカー、インターホンマイクの取り付け位置を統一する。 				
コミュニケーション設備	<ul style="list-style-type: none"> バス車両内には、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バス車両内に表示するものとする。 	<p>(聴覚障害者用コミュニケーション設備)</p> <ul style="list-style-type: none"> バス車両内には、筆談用のメモ・筆記用具などを準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。 この場合においては、当該設備を保有している旨を車両内に表示し、聴覚障害者がコミュニケーションを図りたい場合において、この表示を指差しすることにより意思疎通を図れるように配慮する。 筆談用具がある旨の表示については、乗務員席付近であって、乗務員及び乗客から見やすく、かつ、乗客から手の届く位置に表示する。 	<p>(コミュニケーションボード)</p> <ul style="list-style-type: none"> 言葉(文字と話し言葉)による人とのコミュニケーションが困難な障害者等に配慮し、JIS T0103で規定されたコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーションボードを準備することが望ましい。 			
車内安全確認設備	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 車内モニターを採用し効果確認。(自工会) 	<ul style="list-style-type: none"> 車内事故防止のため、運転手からの死角を無くすことが望ましい。(ミラー改善、モニター設置等) 	2013
低床率	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ホイールベース拡大により低床部拡張。 アウトスライドドアにより室内幅を拡充。 	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップバスのホイールベース拡大、アウトスライドドアの採用等で低床部を拡大することが望ましい。 	