

「公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン」改訂案に対するパブリックコメントの結果

項目	意見数	主な意見
第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方について	19	<ul style="list-style-type: none"> ・3区分案に反対する ・さまざまな種類の車椅子に対する対応の必要性 <p style="text-align: right;">など</p>
第2部 旅客施設共通ガイドライン	122	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターのかご大きさの拡大 ・エスカレーターのリフトにおける、しるしの義務化 ・案内板の文字表示(文字の大きさの拡大、表示する言語は日英で十分)
第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン		<ul style="list-style-type: none"> ・有人改札における手話案内の是非 ・通路等における十分な明るさの程度の明示 <p style="text-align: right;">など</p>
第4部 個別の車両等に関するガイドライン	33	<ul style="list-style-type: none"> ・車椅子スペースの広さの拡大、設置数の充実について ・さまざまな種類の車椅子に対する対応の必要性 ・ノンステップバス、リフト付きバスの充実について <p style="text-align: right;">など</p>
その他	19	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の事業者に対するご意見 ・女性専用車両そのものへの反対意見 <p style="text-align: right;">など</p>
ご意見合計	193	

ガイドラインご指摘対応一覧(計画論編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
1	3	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 1. 移動等円滑化整備ガイドラインの活用にあたって	1. 1 ガイドライン策定・改訂の背景		今回のガイドラインの改訂については、基本方針の改正、障害者基本法の改正、障害者権利条約の採択などの情勢の大きな変化について、対応するためには今ガイドライン改訂以前に「移動等円滑化基準」の改訂が必要とされる。その上で基準を補うためのガイドラインの改訂があるべきである。	『平成12年11月に「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」(交通バリアフリー法)が施行され、公共交通機関の旅客施設、車両等のバリアフリー化を促進することが定められた。今回は昭和58年に策定された「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン」以降、4回目の改訂となる。平成23年3月31日には「移動円滑化の促進に関する基本方針」が改正されて平成32年度末の新たなバリアフリー化の目標(対象旅客施設を1日平均利用者数3,000人以上にまで拡大等)が示された。また、平成23年8月に「障害者基本法」の一部改正が公布・施行され、平成18年12月に「障害者の権利に関する条約」が国連で採択された。これらの情勢と、バリアフリー化の進展や問題点等を踏まえ、公共交通機関旅客施設・車両等の移動円滑化整備ガイドラインについて、今後を見据えた必要な見直しを行うこととしたものである。』とガイドライン策定・改訂の背景の説明が行われているが、今回の見直しでは、基本方針の改正、障害者基本法の改正、障害者権利条約の採択などの情勢の大きな変化に対し、ガイドラインとして何ら反映されていない。	今回はガイドラインのみの見直しでしたが、今後移動等円滑化基準(省令)の見直しについても検討していく必要があると考えております。
2	4	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 1. 移動等円滑化整備ガイドラインの活用にあたって	1. 1 ガイドライン策定・改訂の背景	(2)ガイドラインの構成	・整備の内容区分が施設・車両等の利用者と管理する者にとって理解しやすいものであるべき。		ご指摘のとおり、施設・車両等の利用者もさることながら、実際に旅客施設・車両等を整備する担当者にも理解されやすい記述にするよう配慮しているところです。

ガイドラインご指摘対応一覧(計画論編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
3	4		1. 1ガイドライン策 定・改定の背景	(2)ガイド ラインの 構成	・「移動等円滑化基準に基く整備内容」「標準的な整備内容」はこれまで通りの「標準的な整備内容」とし移動等円滑化基準省令で義務化される内容のみとすべき。		本整備ガイドラインは、旅客施設及び車両等の整備のあり方を具体的に示した目安であり、従前より、移動等円滑化基準(省令)のみに適合義務が課されているところです。 なお、整備内容の区分については、項番6、7の記述も参照してください。
4	4		1. 1ガイドライン策 定・改定の背景	(2)ガイド ラインの 構成	・「移動等円滑化基準に基く整備内容」「標準的な整備内容」「望ましい整備内容」の区分は図1において「移動等円滑化基準に基く整備内容」のみが移動等円滑化基準省令で義務化され、「標準的な整備内容」が義務化から除外されていて「標準的」という意味が受取る人によって齟齬を生じる可能性が大きい。		
5	4		1. 1ガイドライン策 定・改定の背景	(2)ガイド ラインの 構成	・改定後の「標準的な整備内容」と「望ましい整備内容」に違いを設ける必要性が無い。		「◇望ましい整備内容」は、「◎移動等円滑化基準に基く整備内容」や、「○標準的な整備内容」による整備を行ったうえで、さらに円滑な移動等を実現するための目安であり、ガイドラインに示されたすべての整備を行えない場合でも段階を踏んで一定水準のバリアフリー化が達成できるよう、整備内容の区分を行っているものです。 また、交通機関が所在する地域の事情や各交通機関ごとの事業者や利用の状況も踏まえた移動等円滑化整備が必要であることから、「◇望ましい整備内容」を「○標準的な整備内容」に統一することは困難と考えます。 なお、整備内容の区分については、項番6、7の記述も参照してください。
6	4	第1部 公共交通 機関の旅客施設・ 車両等に関する移 動等円滑化整備ガ イドラインの活用と 整備の基本的な考 え方 1. 移動等円滑化 整備ガイドラインの 活用にあたって	1. 1 ガイドライン 策定・改訂の背景	(2)ガイド ラインの 構成	今回提案された「移動等円滑化基準に基く整備内容(義務)」、「標準的な整備内容」、「望ましい整備内容」の3区分化(案)は、整備の後退につながるものとして強く反対するものである。	いままで事業者の企業努力により「標準的な整備内容」を超え、高い水準の「望ましい整備内容」に向けて施設及び車両の整備が進められてきた。 3区分化により、事業者(JR各社)によって「移動等円滑化基準に基く整備内容(義務)」に留まることが十分に予想されことから、整備の水準アップにならないと考える。	公共交通機関のバリアフリーガイドラインは、元々、交通バリアフリー法やそれに基く移動円滑化基準(省令)が制定される以前からあったものを踏襲して来ており、省令に基く義務基準とそれ以外の整備の目安が「標準的な整備内容」として記述されている状況となっていました。ガイドラインの内容ばかりを水準の高いものとしても省令に基く義務基準の範囲を明確にしなければ、現状及び今後に向けた整備の問題点が明らかにならず、また、誤解も多いことから、今回のガイドラインの見直しにおいては、現行ガイドラインで移動等円滑化基準(省令)に基く整備内容とそれ以外の内容が「標準的な整備内

ガイドラインご指摘対応一覧(計画論編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
7	4	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 1. 移動等円滑化整備ガイドラインの活用にあたって	1. 1 ガイドライン策定・改訂の背景	(2)ガイドラインの構成	1. 2(2)ガイドラインの構成(4頁) 三区区分になると整備の後退になる恐れがあるため反対します。	三区区分になると「望ましい整備内容」ではなく「移動円滑化基準に基づく整備内容」に留まる事業者が出てくる可能性があり、「望ましい整備内容」にできない場合には、事業者がきちんとできない理由を述べさせ、望ましい整備内容への計画等を示させなければ、整備の水準は上がらないと思います。	容」として混然となっている状況をそれぞれの範囲を区分することとしたものです。 今までの「標準的な整備内容」を「◎移動等円滑化基準に基づく整備内容」と「○標準的な整備内容」に分けたことで、ガイドラインの位置付けがレベルアップしたのも、逆にレベルダウンしたのものでもありません。 また、これによって、整備内容を省令に基づく義務の範囲に留めることが可能になった訳でもありません。 むしろ、義務の範囲とそれを超えた標準的な整備の目安を区分したことで、バリアフリー化が相当程度進展して来た状況を踏まえた現状及び今後の課題等を明確化したものとご理解ください。
8	4	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 1. 移動等円滑化整備ガイドラインの活用にあたって	1. 1 ガイドライン策定・改訂の背景	(2)ガイドラインの構成	「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」(◇)の3分類を改め、「移動等円滑化基準に基づく整備内容」および「標準的な整備内容」の2分類としてください。	「望ましい整備内容」とされた項目については、事業者により整備状況がまちまちになることが予想されます。 視覚障害者の場合、該当の設備が整備されているかどうか見てすぐに判断することができません。その場合、仮にバリアフリーに積極的な事業者が「望ましい整備内容」を実施したとしても、視覚障害者には分からず、他の施設・車両と同様、そうした整備がなされていないと認識されえます。つまり、「望ましい整備内容」が、実施しても意味がなくなる可能性があります。 また逆に、慣れている駅でたまたま「望ましい整備内容」の設備があるために、他の駅にもそれがあると思いつくと、場合によっては危険になることも考えられます。 視覚障害者のように状況に応じて対応することが難しい者のことを考慮すると、「望ましい整備内容」のような分類は設けない方がよいと考えます。	「◇望ましい整備内容」として取り上げているものの中には、現状において一般的ではないものの将来を考慮して先進的事例を取り上げているものもあり、また、交通機関が所在する地域の事情や各交通機関ごとの事業者や利用の状況も踏まえた移動等円滑化整備が必要であることから、「◇望ましい整備内容」を「○標準的な整備内容」に統一することは困難と考えます。 一方で、視覚障害者への配慮につきましては、ご指摘を踏まえ、危険な状況にならないよう、引き続き、ガイドラインの書きぶりについて、一層の改善を検討してまいります。 なお、整備内容の区分については、項番6、7の記述も参照してください。

ガイドラインご指摘対応一覧(計画論編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
9	4	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 1. 移動等円滑化整備ガイドラインの活用にあたって	1. 1 ガイドライン策定・改訂の背景	(2)ガイドラインの構成	P4の8行目には、『…これに準じて積極的に整備することが望ましい「標準的な整備内容」、…』とあるが、15行目『「標準的な整備内容」…積極的に整備が求められるものであり…』とされ、二通りの記載方となっている。『…積極的に整備が“望まれる”ものであり…』とすべき。	3、4 ガイドライン利用者の混乱を避けるため。	第1部1. 2(2)の本文3～4行目の「これに準じて積極的に整備することが望ましい「標準的な整備内容」の「望ましい」を「求められる」に変更します。 整備内容の区分については、項番6、7の記述も参照してください。
10	7	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方	2. 3 一体的・統合的な整備の方針	(1)現状の課題と方針 ①多様な利用者を統合的にとらえる	・前文の「利用対象者をそのニーズに基いて統合的にとらえ」は「①多様な利用者を統合的にとらえる」の「統合」の説明と矛盾する。「利用対象者を統合的にとらえ」が「利用対象者をそのニーズに基いてとらえ」と修正すべき。		
11	7	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方	2. 3 一体的・統合的な整備の方針	(1)現状の課題と方針 ②施設・車両を一体的にとらえる	・「②施設・車両等を一体的にとらえる」は「一体的」の説明になっていない。「…の一部だけに着目して整備を進めるのではなく」は「一体的」ではなく「連続的」または①の「統合的」と修正すべき。 ・一体的にとらえると個別に施設や車両の設備を利用する場合に不都合が生じる場合がある。		「2. 3 一体的・統合的な整備の方針」の項では、公共交通機関や公共施設の移動円滑化につながる利用者のとらえ方として、個別の障害ごとや障害の有無でなく、移動の際に発生するニーズに応じてとらえる考え方を示し、これを「統合的」という言葉で表現しています。 また、施設や設備といったハード整備面からの移動円滑化につながる考え方として、旅客施設と車両等、旅客施設と周辺地域といった、移動の際に利用する種々の施設、設備整備の連続性をもってとらえる考え方を示し、これを「一体的」という言葉で表現しています。
12	8	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方	2. 3 一体的・統合的な整備の方針	(1)現状の課題と方針	・「③旅客施設と周辺地域を一体的にとらえる」は「②施設・車両等を一体的にとらえる」と同意であるので1つにまとめるべき。 ・「一体的」は「連続的」または①の「統合的」に修正すべき。		

ガイドラインご指摘対応一覧(計画論編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
13	9	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 3. ガイドライン整備の経路・施設配置・情報提供等の具体的な考え方	3. 2旅客施設と車両等における施設・設備設置の考え方		施設や車両等の整備にあたって、その考え方の中に、障害者等を取り巻く情勢の変化や外出環境の改善に伴う新たな移動制約者、ハンドル型電動車いすや大型バギー等への基本的な考え方が欠落しており追加が求められる。	ハンドル型電動車いすは、JIS T9208でサイズ等についても幅70CM以内、長さ120CM以内と規定がされており、またその規格に基づき製品化が行われ、移動円滑化基準で整備された車両等にも適合している製品である。しかし、特急列車や低床バスで乗車拒否が行われている。一方、大型バギーについても大きいと理由でバス等への乗車を拒否されている。	ハンドル型電動車いすや大型バギー(ベビーカー)等の乗車拒否については、事業者の運用面等、別途解決を図るべき問題であると考えます。
14	13	—	本整備ガイドラインにおける基本的な寸法		ハンドル型電動車いすの回転性能(小回り性)小回り性について明記する必要がある。	デッキ付き特急列車の一部において、ハンドル型電動車いす(JISタイプⅠ)の乗車が認められている以上、性能について明記すること。	ハンドル型電動車椅子の性能については、本整備ガイドラインではなく、JISに明記されることで対応できるものと考えます。 鉄道事業者が当該車椅子の性能を前提に乗車を認めていることは、現行の移動等円滑化基準及び本整備ガイドラインに基づく車両の整備内容において利用が可能であるものと考えます。
15	13	—	本整備ガイドラインにおける基本的な寸法		車いすの寸法(JIS規格最大寸法)として手動車いす及び電動車いすを想定し、車いすの幅と全長が示されているが、高さの指針が示されてなくJIS規格での高さ104cmを明記する必要がある。	ユニバーサルタクシー、高速バスや航空機の整備が対象とされているなかで、車両への乗車や車いす等を手荷物として飛行機へ搭載する際の基準となる寸法が示されていないことは、整備の目安がなく事業者ごとにばらつきが発生し、利用困難を来している。	旅客施設内では当事者が車椅子に乗っていることが前提であり、その人の座高等で高さが変わるため、高さの明示はできないものと考えます。 車椅子等を手荷物等として都市間バスや航空機等に搭載することへのガイドラインでの対応については、今後の検討課題といたします。 なお、ヘッドレスト付きの電動車椅子がJISの規定の高さ109cmを超えること等を踏まえ、車椅子利用者、メーカー、関係省庁等を構成員として車椅子寸法JISについて検討が行われています。
16	11	第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方	2. 3一体的・統合的な整備の方針	表3	第1部 表3 本整備ガイドラインに示す対象者の主な特性(より具体的なニーズ)の整理 視覚障害者に以下を追加 ・移動中に自分のいる場所の把握が困難。 (理由) 例えば、駅においては、自らのいる場所が通路なのか、ホームなのか把握できない場合がある。実際はホームを歩いているのに、通路にいると誤認し、ホームから線路上に転落した事例がある。		ご指摘の内容については、同表の視覚障害者の主な特性として記載されている、「空間把握、目的場所までの経路確認が困難」で網羅されていると考えます。

ガイドラインご指摘対応一覧(計画論編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
17	—				国・地方公共団体の責務を記載すべきと考える。	バリアフリーを進めるためには、基本方針にも明記された、施設管理者への国・地方公共団体の支援が必要であるため。	本整備ガイドラインの記載は、バリアフリー法及びそれに基づく基本方針を前提としたものです。
18	—				従前のガイドラインに従って整備施設の取扱を『改訂ガイドライン適合は無効または、求められる施設ではない』として記載いただきたい。	ガイドラインの利用者が混乱し、施設管理者に対し際限のない整備を求めることに繋がり、全体的な移動円滑化整備に支障することを避けるため。	第1部の「1. 2 ガイドラインの位置付け(1)ガイドラインの内容と趣旨」でも「公共交通事業者等は本整備ガイドラインに従うことを義務付けられるものではないが、旅客施設・車両等の新設、新造、大規模な改良の機会を捉えて、高齢者や障害者等を含む全ての人が利用しやすい公共交通機関の実現に向け、本整備ガイドラインを活用願いたい。」と記載しているところ。
19	—				障害当事者を含む対象者による検証を行うことが望ましい旨明記するとともに、同一の障害でも可能な限り複数の当事者が検証に参加することが望ましい旨記載してください。	本ガイドライン自体も当事者参加で作成されたものと認識しておりますが、以下の二点により、各施設・車両での当事者による検証は依然必要と考えます。 ・客観的基準が設けられていない項目が多数あります。例えば、色の明度や色相の差により識別しやすいとか、聞き取りやすい音量・音質で放送するなど。こうしたものは当事者が実際に確認する必要があります。 ・各項目の関係性により、それらの相互作用で利用しにくさが生まれる場合があります。 当事者による検証を行う場合、障害の態様や利用方法・経験の違いなどによって利用しやすさに差が出る可能性があるため、同じ種類の障害でも、複数人による検証が必要と考えます。	バリアフリー化の一層の進展に向けて当事者参画のもとにスパイラルアップ(継続的向上)を図ることは、バリアフリー法に基づく前提であり、ご指摘を踏まえ、今後の移動等円滑化基準及びガイドライン検証等のあり方を検討してまいります。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
1		ガイドライン全般			「移動等円滑化基準」において但し書きによる除外の記載がある項目について、ガイドラインの「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」では、その但し書きの部分が削除されている箇所が多数見受けられます。ガイドラインを確認することで基準において定める整備内容も確認することができるよう、基準における但し書きをガイドラインにも記載していただきたい。		本整備ガイドラインは、各整備内容の範囲において可能な限り質の高い設備整備のあり方を、目安として具体的に示すものであることから、「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。」といった物理的制約を前提としたただし書きは記載していません。ガイドライン記載の整備内容となるよう十分な検討をしたうえで物理的制約等からその達成が困難な場合については、各設備ごとに掲載している移動円滑化基準のただし書きを参照し、適合するか否かを確認してください。 なお、物理的制約以外の条件がある場合、または物理的制約により数値等を緩和している場合など、例外条件を具体的に規定しているものについては、ガイドラインにおいても記載しています。
2		ガイドライン全般			移動円滑化基準の記載内容を正確にガイドラインに記載されたい。 P40手すり、P69表示方法、P70表示する情報内容、P71可変式情報提供装置、P111音声音響案内、P157ベンチ等、P163横断勾配、P165乗降位置表示、P166列車接近の警告案内のガイドライン、及びP101基準10条抜粋の移動円滑化基準の抜粋欄に移動円滑化基準の『ただし書き』がないので、追記すべき。	ガイドライン利用者の混乱を避けるため。	第2部1. ⑧の「表示」欄、第2部3. ④「ベンチ等」欄、第3部1. ②「乗降位置表示」欄、同「列車接近の警告案内」欄のガイドラインの◎、及び、第2部2. ②の「移動円滑化基準」欄第10条の記述にただし書きがないことについては、ご指摘のとおり修正します。 第2部2. ①「■サインシステム／●案内サイン」の「P70表示する情報内容」欄、同「■可変式情報表示装置」の「表示する情報内容」欄の◎については、整備区分を「○」とします。 第2部2. ②「■音声・音響案内」の「エスカレーター」欄の記述については、ご指摘を踏まえ修正します。 なお、物理的制約を前提とした移動円滑化基準のただし書きの扱いについては、前項のとおりです。
3		ガイドライン全般		コラム	P30やP39など各所に記載のある「(コラム)」の内容について、整備水準を明示していただきたい。		コラムはガイドライン本文記載事項に準じて、これを補完する内容を記載したものです。各整備内容と併せ、より質の高い整備内容の目安としてください。
4	16	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	①移動等円滑化された経路	移動等円滑化された経路<垂直移動設備の優先順位>	◎旅客施設に隣接しており……傾斜路又はエレベーターを活用することができる。なお、それら傾斜路又はエレベーターは、本ガイドラインに記載された内容を満たしているものに限る。とあるが、内容を満たしているものとは、◎、○もしくは◇のどこまでの整備内容のことをいうのでしょうか。		他の施設の傾斜路又はエレベーターを利用する場合、◎移動等円滑化基準に基づく整備内容を満たしていることが必要です。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
5	16	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	①移動等円滑化された経路	移動円滑化された経路	<明るさの確保> ○移動等円滑化された経路は、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。なお、節電時においても通行の安全性が確保できるよう配慮する。 望ましい内容に変更を求めます。	具体的な整備方法に関する研究や検証もなされておらず、整備の方法が確立していないため。	照明の照度やロービジョン(弱視)者への適切な対応については、既往の調査研究はあるものの、適切かつ具体的な整備方法が確立されるに至っていないことは、ご指摘のとおりです。そのことも踏まえ、明るさの確保については、明るさや通行の安全性について配慮を行うべきことを○標準的な整備内容としています。 駅等の照明に関するJISの規定その他整備側が有する知見の範囲で高齢者やロービジョン者に配慮した明るさを確保することが、現時点で標準的に整備すべき内容としている点に、ご理解ください。 なお、国土交通省や関係機関においては、引き続き、ロービジョン者への安全性、利便性や照明のあり方について、調査研究を継続的に行っているところです。
6	16	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	①移動等円滑化された経路	移動等円滑化された経路<明るさの確保>	水俣条約の発効により将来蛍光灯の使用が制限されることに鑑み、照明設備及び内照式サイン、電光式案内表示装置及び電光式サインについて、LED等の新しい光源を用いる場合にも、蛍光灯を用いた場合と同等以上の明るさや視認性を確保することとすべき。		本整備ガイドラインの改訂案において、明るさや視認性を確保すべきとしている事項については、光源の種類に依存するものではなく、光源の種類が変更した場合でも、同等の性能が得られることが前提となっているところです。
7	16	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	①移動等円滑化された経路	移動等円滑化された経路<明るさの確保>	明るさについては、夜盲のある弱視者の安全に十分に配慮することを大前提に、必要を大きく超えた明るさはまぶしさに弱い眼症状の人にとってはかえって安全上のバリアになることに配慮すべき。		明るさについては、項番5にも記述したとおり、適切かつ具体的な整備方法が確立されるに至っていないところであり、本整備ガイドラインにおいては、配慮すべきことを○標準的な整備内容に記述したところです。 本年度、国土交通省においてロービジョン者の安全性、利便性の確保に関する調査研究を行っており、ご指摘のまぶしさがバリアになることを含め、配慮すべき内容についての参考に供することができると思えます。 なお、本件については、引き続き、調査研究の必要があるところです。
8	16	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	①移動等円滑化された経路	移動等円滑化された経路<明るさの確保>	移動円滑化経路や、ホームの明るさの確保は、照明だけでなく、広告灯なども、一帯としたうえで、配慮していただきたい。	特に節電時は、電気が互い違いに点いたり、駅名表示や、広告灯が消えていたりすることで、弱視者にとっては非常に暗く感じて危険。	ご指摘の点もガイドラインに記載されている「通行の安全性が確保できるよう配慮する。」に含まれるものと考えます。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
9	16	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	①移動等円滑化された経路	<工事期間中の経路確保の考え方>	「工事期間中は、『職員を配置するなど』旅客の安全な移動に配慮する。」と改める。	視覚障害者の場合、工事が行われている時には、騒音等のために、単独歩行が困難になることが一般的であり、工事時間外においては、工事現場であるかどうかの認識が不可能な場合が多い。	「・工事期間中は旅客の安全な移動に配慮する。」には誘導用ブロックによる迂回路の設置等に加え、必要に応じ係員の配置も含まれるものと考えられます。
10	21	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	②公共用通路と出入口	幅	有効幅員の80cmは身体状況により通行できない場合があります。	車椅子に乗っている人の状態も一人ずつ異なるため、体幹が傾いていたり、背もたれなど傾斜させて移動する場合もある。やむを得ない場合は理由を明らかにする必要があります。	ご指摘の寸法は移動等円滑化基準に基づくもので、今回のガイドライン改訂の範囲外であることから、省令見直し時の課題となります。
11	21	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	②公共用通路と出入口	幅	改正案には、様々な箇所ですれす利用者の通過を考慮した「出入口幅」をこれまでの90cmから80cm(有効幅等)としている改正しているのは理解しがたい。車いす利用者の身体状況によっては、90cmは有効幅が必要な方もおられます。80cmでも可能とすることで、移動制約者を新たに作ることもなりかねません。		前項同様、ご指摘の寸法は移動等円滑化基準に基づくもので、今回のガイドライン改訂の範囲外となることから、移動等円滑化基準見直し時の課題となります。今回のガイドライン改訂では、移動等円滑化基準に基づく義務基準とそれを超えるガイドラインに基づく整備内容を区分して明確化を図っていますが、実質的内容を変更するものではなく、この記述を行うことによって水準のレベル低下になるものではありません。なお、整備内容の区分については、計画論の項番6、7の記述も参照してください。
12	24	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	③乗車券等販売所、待合所、案内所の出入口	戸開閉機構	状況に応じて押しボタン式を使用できるような但し書きがあるとありがたい。	狭い駅務室の場合、待合のお客様にセンサーが反応して、頻繁に開閉を繰り返してしまうため。	ご指摘を踏まえ、②公共用通路との出入口の戸の開閉構造と同様に、「ただし、人通りが多い場合はその限りでない。」を追記します。
13	27 35	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	④通路 ⑤傾斜路(スロープ)	床の仕上げ	P27「④通路」や、P35「⑤傾斜路(スロープ)」などに記載の「床の仕上げ」に「床の表面は滑りにくい仕上げとする」とあるが、感覚に個人差があることや、滑りにくさの指標には様々なものがあるため、設計の目安となるものを「コラム」等でお示しいただきたい。		「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」の参考資料として、JIS A1454(高分子系張り床材試験方法)が記載されていますので参考としてください。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
14	28	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	④通路	手すり	波型手すり(商品名:クネット)が公共機関などに設置されてきている現状があるが、使えない場合があるため反対します。参考やコラムで安易な設置は控えるよう促す必要があると考えます。	歩行障害者(杖やクラッチ利用や視覚障害者など)のうち、手すりに体重を荷重している場合や手すりに沿って手を滑らせて移動する者も多い。その場合、波型手すりは転倒の危険や他ルートへの迂回を余儀なくされている。基本的に歩行障害者は長距離の移動が辛い者も多いため波型手すりの設置は慎重であるべきと考えます。	現行ガイドラインにおいても標準的な整備内容として、「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。」と記載しているところです。
15	28	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	④通路	手すり形状	既製品では32mm~34mm程度が主流となっており、「直径3~4cm程度とする」としたほうが適切ではないか。	直径4cm程度だと、主に高齢者の女性等の中には、太すぎる場合もあるため。	「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」でも手すりの直径は3~4cmとなっていることから、ご指摘のとおり修正します。
16	36	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑤傾斜路(スロープ)	手すり	階段や傾斜路の手すりへの屈曲(波形)手すりの採用は、膝関節疾患のある人などへの有用性は理解するが、視覚障害者の中には手すりの傾斜を段の始末端や踊り場の位置を把握する手がかりとする場合があり、屈曲手すりではそれが困難になる、方向感覚が混乱する等、危険を増す要素になるため、多用しないこととすべき。2段式とする場合には、少なくとも一方は通常の直線状のものとするべき。		現行ガイドラインにおいても標準的な整備内容として、「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。」と記載しているところです。
17	40	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑥階段		◇段数が5段以下の階段は、設けないことが望ましい。	5段以下の階段は高低差が少ないために、階段があることを認識しにくい。	移動等円滑化基準省令では、「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、傾斜またはエレベーターを設けなければならない。」とされているところです。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
18	40	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑥階段	手すり	車両編(第31条、32条)、施設編(第8条)における整備内容で手すりの定義が曖昧であり、事業者によっては手すりとは言えない手すりを設置している例が散見される。そもそも手すりとは①指で握れること、②手でたぐって案内ガイドとなる連続性が安心して具備されること、③片側だけでなく左麻痺、右麻痺に対応して両側に備える。④動く際に力を入れることができる。⑤特に乗降時には手すりを使って乗降することを想定すべき等の考慮点があるはずですが、ガイドラインにそこまで突っ込んで記述がないために事業者は間違っただけの見解で整備を行っています。	例えば、西武鉄道、東武鉄道、阪急電鉄等の新型車に見られる、ドア部分に設置された握ることができない枠(あえて手すりとは言えません)がガイドラインでどのように対応するのか不明確で、握るところがない状態で転倒等が危険で乗車できません。また、階段で波状に曲がっている手すりは手すりをガイドや姿勢の安定のために使うものにとっては危険この上ないものですが(特に降りる際には手すりが見えず、突然垂直に落ちるように曲がり小生も何度ヒヤッとしたことが・・・)、ガイドラインでは不自由な記述であり危惧します。特に高齢者のようにQOLが低下しているロコモティブシンドローム状態では重要な課題であり、一部の対象者の評価がいいだけではダメで、100点の人がいる一方、苦痛な人50点となるよりも、全ての対象者に及第点の80点の通常手すりとせざるを得ないと考えられます。これがまさにユニバーサルデザインです。	現行ガイドラインにおいても標準的な整備内容として、「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。」と記載しているところです。
19	41	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑥階段	明るさ	・階段、通路等の明るさについては、最低照度基準を明記すべき。また、まぶしさに弱い眼症状のある人に配慮して、照明の光が直接目に入るときの輝度に上限を設ける等十分なグレア対策を盛り込むべき。		明るさについては、項番5にも記述したとおり、適切かつ具体的な整備方法が確立されるに至っていないところであり、本整備ガイドラインにおいては、配慮すべきことを○標準的整備内容に記述しています。本年度、国土交通省においてロービジョン者の安全性、利便性の確保に関する調査研究を行っており、配慮すべき内容についての参考に供することができます。なお、本件については、引き続き、調査研究の必要があるところです。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
20	45	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)		今回の改正内容を見て、移動円滑が今後一層促進される、とは感じがたい。改正では「義務」「標準」「望ましい」という3区分にわけられているが、JR西日本が設置しているエレベーター(通称Jスルー)などは、どんなに大規模な駅舎であっても最低基準のエレベーター設置で止められている状況がある。 「望ましい」という基準を設置するのであれば、バリアフリー新法施行からの検証を踏まえた改正という意味も踏まえて、エレベーター設置に関して1日乗降客1万人以上は乗降客総数20人以上のエレベーター設置を「望ましい」とする等、輸送人員比率から見た移動円滑化を盛り込む等、これまでになかった改正が必要なのではないか。		本整備ガイドライン改訂案においては、「◇望ましい整備内容」として、「◇利用者の状況や旅客施設の規模、特性などを考慮し、エレベーター利用者が特に多い場合は20人乗以上のエレベーターを導入する(後略)」としています。 具体的な乗降客数による設置範囲の記述は、それ以下の規模の駅においてエレベーターの利用が多い場合でも整備が進まなくなることも考えられることから、利用実態を前提に柔軟に解釈できる記述としていただいております。
21	45	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)	外部との連絡	・エレベーターの開閉扉をガラス張りにし、外からも中からもお互いに見えるようにする。	事故などでエレベーターが停止した時、音声での連絡は難しいため、ガラスを通して、筆記、身振り、手話などでコミュニケーションを可能にするため。	現行の移動等円滑化基準において、かご及び昇降路の出入口の戸にガラス等による窓等を設けることと規定されております。移動等円滑化基準は旅客施設の新設・大改良の際以外には適合義務が発生しませんが、今後整備が進んでいくものと考えております。
22	46	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)	かごの大きさ	⑦昇降機(エレベーター)の46頁の「かごの大きさ」について、“移動等円滑化基準に基づく整備内容”では11人乗り程度、“標準的な整備内容”では15人乗り程度と記載しておりますが、“標準的な整備内容”を11～15人乗り程度に変更していただきたいです。	エレベーターの整備については、一般的に乗降客数の多い駅から順に行うため、乗降客数が多く早期に整備した駅が11人乗りで、今後整備する乗降客数が少ない駅が15人乗りになるとお客様が違和感を覚えると思われれます。 当社が管轄している駅においても乗降客数を鑑み、すでにほとんどの駅でエレベーター(11人乗り)を整備しました。また、着工が決まっている駅についても、現ガイドラインに則り11人乗りのエレベーターを整備します。 着工が決まっていない駅はこれからの計画となりますが、当社線では乗降客数が他の駅と比べ少ない駅となっており、1日の平均乗降客数は多い駅の8分の1程度です。その駅に他の駅より大きい15人乗り程度のエレベーターを整備しますと地元自治体からの理解を得ることが難しくなります。	ガイドラインの改訂案文では、「エレベーター利用者が多く、エレベーター待ちの旅客の滞留がある場合は、」と記載しているので、設置する駅の実情に応じて整備を行うこととしてください。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
23	47	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)	外部との連絡	改定案:故障の際に、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。 修正案: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。	全ての故障を必ず検知できるものではないので、「場合」を追加したい。	ご指摘のとおり修文します。
24	47	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)	外部との連絡	・エレベータやトイレ内などのインタホンについても、マイク音声通話のままにしないで、DTMFなどの信号音が伝わるような品質を求めること。		DTMFリーダーや別付けの情報表示機器を大多数の方が持っているか不明であり、本整備ガイドラインに盛り込めるかどうかについては、今後の検討課題とします。
25	47	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)	表示音声等	・2つあるエレベーターの出入り口の音声案内を男女の声などで区別していただきたい。	「こちら側」のドアが開きますと言われても、視覚障害者にはどちらか分からないため。	男女の声で区別する場合でも、乗った側との関係の識別等に検討が必要と考えられることから、引き続きの検討課題とします。
26	46 52	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)	かごの大きさ 参考1-25	「斜行型エレベーター」を「斜行型段差解消機」に修正していただきたい。	建築基準法に合わせた呼称の修正	ご指摘のとおり修文します。
27	50	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)	参考1-25	P50スルー型のEVの幅・奥行はただし書きに準ずるものであり、数値記載は『望ましい整備内容◇』である。		ご指摘を踏まえ、ガイドラインの記述ふりとの整合を図ることとします。
28	51	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑦昇降機(エレベーター)	参考1-22 参考1-23	操作盤の高さの「100cm程度」は高すぎる。上肢に障害がある場合は「80cm～90cm程度」が適当なので修正すべき。		現行ガイドラインでも高さ100cm程度とされていることから当面この記述を踏襲し、実証データ等で検証していく必要があると考えます。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
29	61	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	幅	◇踏み段幅約100cm(S1000型)以上とすることが望ましい。について、◇踏み段幅約100cm(S1000型)程度とすることが望ましい。に修正していただきたい。	建築基準法でエスカレーターの踏み段の幅は110cm以下と決められており、S1000型の踏み段幅は100cm程度となっている。	ご指摘のとおり修正します。
30	62	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	識別踏み段	・エスカレーターの踏み段端部の色は、輝度コントラストはもちろんであるが、電気で光ると、弱視の人にはなお分かりやすい。→大阪市営地下鉄をはじめ、他鉄道駅や、街でもあるので、非常に助かる。		ご指摘の点については、今後の検討課題とします。
31	62	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	表示	改訂ガイドライン案_施設編パブコメ案(第2部)の62Pエスカレーター手すりの表示の部分に『◇エスカレーターのベルトに、しるしをつけることにより、進行方向がわかるようにすることが望ましい。』とありますが、これでは努力目標であり、各公共交通機関が、積極的に改善するとは到底思えません。是非、この部分を標準的な整備内容として『○エスカレーターのベルトに、しるしをつけることにより、進行方向がわかるようにする。』にし、義務化して頂きたいことにご意見を申し上げます。ご検討の程何卒宜しくお願いいたします。	私は名古屋在住ですが、70歳になる母は足腰が弱く、地下鉄利用の際はいつもエスカレーターを利用しています。しかし、視覚弱者の母は、以前に転倒したこともあり、いつもエスカレーターの乗り降りに非常に怖がっておりました。その母が先日、名古屋駅で手すりのところどころに黄色い丸のマークが付いたエスカレーターに乗ったとき、非常に乗りやすく、上りか下りかが一目瞭然と安心だったと申しておりました。全部のエスカレーターにこのマークが付けば、危険が無くなると思い、名古屋市交通局に問い合わせた所、『国からの義務化の指示がないと出来ない、現在は努力目標しか出ていないので、やる義務が無い』との素気ない回答でした。以上の理由から上記意見を述べさせていただきました。ご検討の程何卒宜しくお願いいたします。	ご指摘の点につきましては、なお、『◇望ましい整備内容』の記載とし、今後の普及動向、研究動向を見極めたいと考えております。
32	62	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	表示	⑧エスカレーターの項・ガイドライン・表示の項【エスカレーターのベルト～】は、◇印扱いではなく、○印:標準的な整備内容にすべきと考えます。	高齢者・視覚弱者の転倒防止有効策としては、現在これに勝るものなし、と判断される。	

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
33	62	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	表示	エスカレーターの表示のところで、ベルトに、しるしをつけることにより、進行方向がわかるようにすることが望ましい、とありますが、どうしても義務化にならなかったのでしょうか？もっとも危ない「上り、下りが並列に並んでいるエスカレーターや、上り、下りが変わるエスカレーター」だけでも義務化になることを切望します。		ご指摘の点につきましては、なお、「◇望ましい整備内容」の記載とし、今後の普及動向、研究動向を見極めたいと考えております。
34	62	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	音声案内	逆方向のエスカレーターへの進入を防止するために、警告ブザーを設置するについて、◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容としていただきたい。	逆方向のエスカレーターを認識させる手段として、音を出さないという対策では、音声案内が設備されていないエスカレーターと逆方向のエスカレーターとを区別ができなくなる。このガイドラインでは、視覚障害者のエスカレーター利用の不便を改善することはできない。	逆方向に運転しているエスカレーターへ進入した場合の警告ブザーについては、近年取り付けが進んでいるものの、ガイドラインに記載するためにはなお検討が必要と考えます。
35	61	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	音声案内	最近ではエスカレーターの上下りを男声女声で区別して案内しているところがあるようですが、どちらが上下りなのかとつきに判断することが出来にくいです。 電車にも上下りがあり、鉄道会社によってはやはり男声女声の区別を付けているところがあります。 これらが全て統一されたルールになっていけば判断しやすいのではないかと思います。		エスカレーターにおける男声、女声の音声案内の統一については、今後調整すべき課題となります。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
36	62 99 111	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	音声案内	○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、利用者の動線に向かって設置する。について、望ましい整備内容に変更を求めます。	当該設備は、平成19年の改訂により新たに追加整備することが求められたものであり、5年間で1700台以上のエスカレーターに整備を進めてきました。短期間で整備方法を変更することは、事業者にとって大きな負担を伴うため。また、動線に向かって設置することが困難な内蔵型スピーカーの設置を許容していることにもご配慮願います。	現行ガイドラインでは内蔵型スピーカーが望ましい内容に含まれていた経緯がありますが、整備内容として利用者に対面する方向に指向性をもたせることが望ましい旨を記述し、それに沿った内蔵型スピーカーの例も提示してきたことに加え、平成23年度に当課で行った実証実験において動線方向に向けたスピーカーの優位性が認められたことも踏まえて、改訂案では、標準的な整備内容として現行案の記述としています。現行改訂案においても内蔵型スピーカーの設置を否定しているものではなく、これまでガイドラインに沿って設置した設備に対し変更を求めるものではありませんし、ご指摘のとおり設備整備にあたっては、多くの費用、工期を要する可能性があることから、設備更新等の機会を捉えて必要かつ可能な箇所から適宜整備を行うこととしていただき、視覚障害者の方により配慮した設備整備が促進されるようご理解願います。
37	64	第2部 旅客施設共通ガイドライン 1. 移動経路に関するガイドライン	⑧エスカレーター	参考1-31	改定案:幅員 修正案:図ではハンドレール中心間の寸法を示しているが、踏み段幅を示すのが正しい	誤記訂正	ご指摘のとおり修正します。
38	68	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	①視覚表示設備	■サインシステム ●基本的事項表示方法	公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン改訂案についてですが、公共の場における情報提供が最近多言語になりすぎてわかりにくくなっています。 日本語と英語だけで充分だと思います。アジアからの旅行者だって、そのくらいの英語はわかるでしょう。 その分、表示を大きくわかりやすくさせたほうが視力の弱い人にも見やすいし、とっさの場合にも理解しやすく安全だと思います。		本整備ガイドラインの◇望ましい整備内容として「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。」と記載しているところで、必要性を考慮して整備内容を勘案することとしています。また、参考4-10～12において、誰にも見やすい駅名標のあり方について、記述を行っているところです。
39	71	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	①視覚表示設備	●案内サイン配置位置と配置間隔	EV降車付近には周辺案内サインや地図の掲示が必要です。	移動経路上にEVがある場合、EV降車時の周辺案内サインが無い場合空間認知が出来なくなる場合が多く見受けられるから。	エレベーターのロビー付近は、エレベーター待ちなど滞留が発生する可能性が高く、案内サイン等があってもエレベーター待ちの人によって見えなくなることが想定されるため、今後の検討課題となります。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
40	72	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	①視覚表示設備	■可変式情報表示装置	乗車中もしくはホームで待機中の音声アナウンスを文字化する。 「電車が来ます」などの通常のアナウンスは文字化されてきたが、「事故発生」「遅延発生」などの緊急事態のアナウンスの文字化はまだ非常に少ない。 ホームでも車両内(トイレ個室も含む)でも緊急事態の文字アナウンスが見られるようにするのが望ましい。	—	旅客施設における音声アナウンスの文字化については、現行ガイドラインにおいても運行異常における情報提供について標準的な整備内容として記載されているところです。
41	102	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者誘導用ブロックについては、輝度コントラストの最低数値及び彩度差、色相差についても、十分な視認性確保のための数値を示すべき。少なくとも同系色の濃淡や識別困難な色の組み合わせはいけないと明記すべき。 色は、黄色を原則とし、床面が白い等黄色では識別に支障のある場合に限り、緑色や茶色など他の識別容易な色を選択できることとすべき。 さらに、点や線の突起部分のみを路面や床面に取り付ける方式や、点や線のみで色を付け他は路面や床面と同一色とする方式は、強度弱視者にはいかなる色の組み合わせでも視認できないことや、突起部分が経年劣化により容易に脱落して危険を生じたり著しく美観を損ねたりするため、使用しないこととし、突起を含めた面状のもののみを認めることとすべき。		輝度コントラストの具体的な数値化については、現状で科学的な根拠が示されていないので今後の課題と考えます。 また、視覚障害者誘導用ブロックについては、現行ガイドラインの標準的な整備内容において、「黄色を原則とする。ただし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、黄色以外とする。」と記載されているところです。 さらに上記ガイドラインの記載については、鋳タイプのブロックについても適用されます。
42	102	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■視覚障害者誘導用ブロック形状	ホーム縁端警告ブロックについて、内方線と点状突起の中心間隔は9cm程度と記載されているが、ホーム縁端警告ブロックとして何cm必要なのか記載されていない。		ホーム縁端警告ブロックの形状については、点状突起部、内方線部それぞれにJIS T9251によることとしており、寸法に許容差があることから、JISに準拠した形状を参考2-17に掲載します。それぞれの部分の寸法については、参考2-15に掲載するJIS T9251を参照してください。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
43	103	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■視覚障害者誘導用ブロック ●敷設方法の詳細 エスカレーター	○進行方向のエスカレーターの手前まで視覚障害者誘導用ブロックによって誘導する。進行方向のエスカレーターが複数台設置されている場合は、そのうちの1台の手前まで視覚障害者誘導用ブロックによって誘導する。逆方向の誘導ブロックの手前には、視覚障害者誘導用ブロックによる誘導は行わない。	エスカレーターを利用しなくては、円滑な移動ができない。	誘導用ブロックによるエスカレーターへの誘導については、進出と進入の区別ができないなどがあり、今後の検討課題となります。
44	103	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■視覚障害者誘導用ブロック ●敷設方法の詳細 エスカレーター	・エスカレーターに誘導ブロックを誘導していたきたい。→特に、島式ホームで人の多い所では、人の流れに逆らって階段に行かないといけないため、非常に恐怖を感じる。		
45	103	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■視覚障害者誘導用ブロック ●敷設方法の詳細 エスカレーター	線状ブロックによる誘導の行先にエスカレーターの乗り口を追加するとともに、誤進入を防ぐため、エスカレーターの降り口からの線状ブロックによる誘導は行わない旨追加してください。	視覚障害者もエスカレーターを利用可能であり、エスカレーターという選択肢を増やした方が移動の円滑さが増すと考えられます。また場合によっては、階段・エレベーターに加えエスカレーターという選択肢もあった方が、移動距離などの関係でかえって安全ということもあります。 ただし、エスカレーターへの誘導の際は、どのエスカレーターが自分の利用したい進行方向化を認識できなければ、誤進入による事故につながるため、エスカレーター上端であれば、下りエスカレーターの乗り口に、エスカレーター下端であれば、上りエスカレーターの乗り口に誘導するという規則を作り、統一する必要がありますと考えます。 こうして線状ブロックでエスカレーターの進行方向を知らせることで、全盲の者だけでなく、視覚を一定程度活用しているものの、エスカレーターの進行方向は分かりにくいという弱視者にも誘導の効果が期待できます。	エスカレーターによっては、時間帯によって進行方向が変わるものもあるため、今後の検討課題となります。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
46	109	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	参考2-18 ■階段の方向が90度・180度変わる踊り場における点状ブロックの敷設方法例	P109の階段の点状・線状ブロックの敷設方法が2通り記載されている。また、傾斜路の敷設方法が不明であり、併せて階段・傾斜路の折返し箇所に線状ブロックで誘導することは、再考が必要ではないか？	階段・傾斜路の折返しスペースに誘導警告ブロックを敷設すると、折返しスペースに点状ブロックばかりになる。特に、階段併設の傾斜路(900mm)で、折返し形状であると、点状ブロックばかりになり、視覚障害者が混乱する恐れがあると思われる。また、傾斜路は平面的な移動距離が長く、視覚障害者の経路にはなりにくい、経路を考えて敷設することが良いと思われる。	踊り場の空間がある程度広く、当該踊り場において合流、分岐が場合は、線状ブロックも敷設した方が利便性が高まると考えられますが、ご指摘を踏まえ踊り場に線状ブロックが敷設されている図は削除し、参考2-18の注釈として記載することとします。
47	109	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	参考2-18 ■階段の方向が90度・180度変わる踊り場における点状ブロックの敷設方法例	階段、スロープの踊り場に敷設する視覚障害者用点字ブロックの設置例が図示されているが、踊り場の始末端間を線状(誘導)ブロックで結ぶ場合と結ばない場合の使い分けの基準を示して頂きたい。	複数の選択肢があった場合、場所によって敷設方法が異なり視覚障害者が混乱するため、例えば踊り場を介して階段の方向が変わる場合は踊り場内を誘導し、方向が変わらない踊り場の場合は、始末端の点状(警告)ブロックのみ敷設し誘導は行わないなど明確にしたほうが視覚障害者にとって使いやすいものとなるのではないのでしょうか。	
48	111	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■音声・音響案内	主要駅でホーム番線が多いのでホーム上に行く前に、例えば5、6番線登り口ですなどのインホメーションの案内音声を希望します	—	特に主要駅の場合、各ホームへの入口が近接している場合が多く、各音声案内が干渉して適切な案内ができなくなるおそれがあるため、今後の検討課題とさせていただきます。
49	111	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■音声・音響案内	駅構内のエレベータ設置駅では駅ロビー及びホームから乗車する箇所には音声でエレベータの場所を案内してほしい		特に主要駅の場合、各音声案内が干渉して適切な案内ができなくなるおそれがあるため、今後の検討課題とさせていただきます。
50	111	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■音声・音響案内	音声・音響案内で、人感知式スピーカーの場合、聴覚障害者が意図することなく不用意にスピーカーを感知動作させてしまうこともあるため、感知範囲の床の色を変えるなどしてください。		不用意に動作させても他の人に危害を加えるものではなく安全側にはたらくことから、改訂案のままとします。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
51	111	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■音声・音響案内	・音声案内を入れる処では、音声案内の前後にチャイム音の代わりにDTMFによる情報信号を挿入し、各自が持つDTMFリーダーもしくは、別付けの情報表示機器でDTMFを可読情報に変えて表示できるようにする。 他の光信号機と混同しない限り、極力複数の光信号機と併用できれば良いのですが。(集合、急な揺れ、など区別する必要があるでしょう)		DTMFリーダーや別付けの情報表示機器を大多数の方が持っているか不明であり、本整備ガイドラインに盛り込めるかどうかについては、今後の検討課題と考えます。
52	111	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■音声・音響案内 トイレ	音声・音響案内のトイレでは、 ○視覚障害者誘導用ブロックによって誘導されたトイレ出入口付近壁面において、男女別を知らせる音声案内装置を設置する。とあるが、 (130ページ)トイレの音声案内では、◎となっている。どちらが正しいのでしょうか。		移動等円滑化基準省令第13条に基づく整備内容であり、◎が正当。第2部2. ②「■音声・音響案内」の「トイレ」欄の○は◎に修正します。
53	126	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	②視覚障害者誘導案内用設備	■触知案内 図及び点字表示 手すりの点字表示	○「手すりの点字表示は、はがれにくく『強度の高い』ものとする。」と追記していただきたい。	いたずらなどによって、点字の点が判別できないことがしばしばある。	点字に限らず、その性能を十分発揮できないものについては、速やかに交換されるべきものと考えます。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
54	127	第2部 旅客施設共通ガイドライン 2. 誘導案内設備に関するガイドライン	③緊急時の案内用設備		<p>緊急時の連絡を移動制約者の安全を守る意味合いから、“移動等円滑化基準に基づく整備内容”としてください。各所に記載の緊急時の案内が“望ましい整備”となっていますが、東日本大震災では情報が届かないことで多くの方が亡くなりました。また、近年、無人駅が増えていますので“移動等円滑化基準に基づく整備内容”とし、移動制約者の安全を守っていただきたい。</p> <p>トイレでは、周囲の状況も分からず、退避行動が遅れますので、フラッシュライト等で緊急事態の情報を提供することを、“望ましい基準”から“移動等円滑化基準に基づく整備内容”としてください。</p> <p>同じ考えから、可変式情報表示装置で情報を発信していても、気付かないケースがあります。フリッカーランプの取り付けが“望ましい”となっていますが、これもより速い退避行動のため、“移動等円滑化基準に基づく整備内容”としてください。ランプの点灯に気付けば、周囲に状況を聞いたり、共に避難する事ができます。</p>		移動等円滑化基準省令の見直しは今回のガイドライン改訂の範囲外であることから、省令見直し時の課題となります。
55	128	3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	考え方	<p>多機能トイレの扉(戸)に関する次の記述を、下記のように変更すべきと考える。 <⇒変更案> 「戸は電動式引き戸又は軽い力で操作できる手動式引き戸が望ましく～」</p>	当該記述は(P139 戸)ガイドライン、及び(P144)「参考3-10:多機能トイレの例2(望ましいプラン)」との整合が取れていない。	ご指摘のとおり修文します。
56	128	3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ		水洗機能の統一が必要である。	水洗ボタンなどがわからず困る経験は、多くの視覚障害者がしている。	水洗ボタンなどのボタンの配置については、JIS S0026にて距離等示されているところです。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
57	129	第2部 旅客 施設共通ガイドライン 3. 施設・設備 に関するガイドライン	①トイレ	(トイレ全般) 配置	施設編129ページに以下の項目を追加されたい。 ◇おむつ交換シートとあわせて荷物台やおむつ用のゴミ箱を設置する場合は、おむつ交換シートの近くに設置することが望ましい。	おむつ交換と一環した動作のなかで荷物を出し入れしたりおむつを捨てるが多く、おむつ交換シートに子供を寝かせたままその場を離れる危険を避けるため、おむつ交換作業スペースから手の届く位置にこれらの設備を設置することが望ましいと考える。	ご指摘の内容を「乳児用設備」欄に追記します。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
58	129	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	配置	「○多機能トイレ利用状況を見極め…簡易多機能便房を設置する」の箇所を○から◇にさせていただけるとありがたい。	既存のトイレの改修の場合、狭い空間に男女1ずつ設けると、必然的に一般便房数が減るためサービス低下となってしまうため。	簡易型多機能便房の設置に際しては、多機能トイレの利用状況を見極め、必要に応じて設置することを○標準的整備内容としますので、ご理解ください。
59	130	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	配置	P130「①トイレ」の「配置」において「○複数の方面から移動等円滑化された経路が確保されている場合は、多機能トイレの利用状況を見極め、必要に応じて、移動等円滑化された経路の方面ごとに、高齢者、障害者が利用しやすい場所に多機能トイレを男女別にそれぞれ1以上設置する。～」とあるが、駅構内のスペースが限られているなど、駅によっては整備が困難であるため、「○標準的な整備内容」から「◇望ましい整備内容」としていただくか「男女別にそれぞれ1以上」の部分を削除していただきたい。		案文に記載のとおり、多機能トイレの利用状況を見極め、必要に応じて設置することを○標準的整備内容としていますので、ご理解ください。
60	130	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	音声案内	P130音声案内は基準にはなく、「○」にすべき。P111でも「○」と記載されている。		ご指摘のとおり○標準的な整備内容に修正します。
61	130	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	小便器	便所内に…リップ高さ35cm以下の低リップの壁掛け式小便器を1以上設置する。が標準的な整備内容となっているが、移動等円滑化基準に基づく整備内容ではないか。	低リップ小便器はBF法円滑化基準であり、誤記と思われる	移動等円滑化基準省令第13条では、「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。」と規定されており、必ずしも低リップ小便器を設置しなければいけないわけではありません。
62	130	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	大便器	◇便器の戸は折戸式とし、便房内の空間に余裕を作ることが望ましい。について、引戸式または折戸式と修正していただきたい。	便器側面壁(長辺側)に出入り口のある場合など、引き戸になるプランは多い。P136 参考3-6でも引用	ご指摘のとおり修正します。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
63	130	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	大便器	◎に加え、次の◇記述を追加したほうがよい。 <追加記述案> ◇腰掛式便器を設置するすべての便房を、便器周辺に手すりを設置するなど高齢者・障害者等の利用に配慮したものとする。	高齢者の増加等に伴い、身体能力の衰えや頻尿傾向から、腰掛便器及び手すりを利用することは多い。 「◎円滑化基準の1以上設置」では数が足りず混雑したり、多機能トイレを使うしにくい場面もある。 ◇望ましい整備内容として、すべての便房において高齢者・障害者等への配慮が必要であることの認知を広めるべきと考える。	ご指摘を踏まえ、◇望ましい整備内容に下記を追記します。 ◇腰掛式便器を設置する場合、すべての便房内の便器周辺に手すりを設置するなど高齢者、障害者等の利用に配慮したものとすることが望ましい。
64	130	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	大便器	【一般便房の腰掛式便器の手すりに関する記述の見直し】 手すりの記述から「垂直、水平に」を削除する。	一般便房(車いす使用者以外の利用者を対象とした便房)においては、腰掛式便器の横壁面に設置する手すりは、「垂直+水平(L型)」だけでなく、「垂直のみ」など、便房の種類や想定する利用対象者により様々な対応手段が考えられ、必ずしも「垂直・水平の両方」を設置する必要はない。 一般便房では手すり・紙巻器の両方の使いやすさの確保が必要とされるが、「垂直+水平(L型)」の手すりと紙巻器を同一壁面に設置した場合、 ・紙巻器を手すり水平部分の下に設置すると、紙巻器が低くて使いにくくなる場合が多い。 ・紙巻器を手すり水平部分の上に設置すると、手すりをつかむ手(前腕)が紙巻器に干渉するなど、困難な事態が発生することがある。	ご指摘を踏まえ「垂直、水平に」を削除します。 一方で、垂直、水平の手すりだけでは対応できない高齢者、障害者があることを勘案し、例示には双方を備えた例を図示することとします。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
65	130	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	大便器	【一般便房の和式便器の手すりに関する記述の見直し】 <変更案> 「前方の壁に垂直、水平に」を削除する。	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者障害者配慮であれば腰掛け便器のほうが使いやすいため、冒頭に和式便器を設けている場合、と条件付きを補足する。 ・和式便器に設置する手すりは、「垂直＋水平」だけでなく、「垂直のみ」など、様々な対応手段が考えられ、必ずしも「垂直・水平の両方」を設置する必要はない。 ・また、パネル式の仕切り壁の場合など、建築計画上、手すり補強が前面には付けられない便房もあり、設置場所を「前」ではなく「横」となることもある。使い勝手上的問題は無い。 ・そして、和式便器向け手すりは壁だけでなく床固定もある。 	<p>ご指摘を踏まえ、次のとおり修文します。</p> <p>◇和式便器を設置する場合には、その便房の便器周辺には手すりを設置するなど、高齢者・障害者等の利用に配慮したものとすることが望ましい。</p>
66	130	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	大便器並びに簡易型多機能便房	(トイレ全般)の大便器並びに簡易型多機能便房の便器における記述に、◇望ましい整備内容として、以下のような「温水洗浄便座」についての記述を追加すべきと考える。 <追加記述案> ◇便座は、温水洗浄便座(温水でおしり等を洗浄する機能を有する便座)とすることが望ましい。	<p>温水洗浄便座は、上肢の不自由な利用者にとって、トイレの自立にも繋がる重要な設備であるため。</p> <p>上肢の不自由な利用者は多機能トイレだけでなく、一般トイレも使うため、当該記述は、P140多機能トイレだけでなく、この「トイレ全般」にも記述したほうがよい。</p> <p>②国土交通省「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(平成24年度版)P2-77」には、「その他の便所・洗面所の設計標準」の「共通する設計のポイント」に便座の記述がある。</p>	<p>温水洗浄便座の設置に関しては、対象となるトイレの数が多いため、今度の検討課題とします。</p>

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
67	131	第2部 旅客 施設共通ガイド ライン 3. 施設・設備 に関するガイド ライン	①トイレ	簡易型多 機能便房	<p>【簡易型多機能便房に乳幼児連れに配慮する項目が無い】 簡易型多機能便房における記述に、◇望ましい整備内容として、以下のような「乳幼児連れ配慮」についての記述を追加すべきと考える。 ＜追加記述案＞ ◇状況に応じ、ベビーカーを携えた乳幼児連れの利用者がベビーカーのまま入室し、本人の排泄だけでなく乳幼児のおむつ交換や排泄サポートも含め利用可能なスペース及び設備(ベビーカー・着替え台・おむつ交換シートなど)を備えた便房とすることが望ましい。</p>	<p>①「簡易型多機能便房」は、(国土交通省「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(平成24年度版)」がガイドしている「機能分散」の考え方及び「2.7.1 個別機能を備えた便房-(4)乳幼児連れ利用者に配慮した設備を有する便房」との整合も考慮すれば、＜現行改訂案＞の車いす使用者・オストメイトに加え、乳幼児連れの利用者を、簡易型多機能便房の状況に応じた配慮対象利用者の一つとして考慮し、整備内容を記述・ガイドすべきと考える。 ②(＜現行改訂案＞P129)配置に関する記述では簡易型多機能便房の配慮対象者の1属性として「乳幼児連れ」が記述されており、また(同P146)参考図3-12でも乳幼児連れに配慮した簡易型多機能便房が紹介されている。(一般トイレ(男)の一番奥の便房)したがって、これらとの整合を図る必要があると考える。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、次の記述を追加します。</p> <p>◇状況に応じ、乳幼児連れ利用者が、本人の排せつだけでなく、乳幼児のおむつ交換や排せつ対応等が可能なスペース、及びベビーカー、おむつ交換シート等の乳幼児向け設備を備えた便房とすることが望ましい。</p>

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
68	131	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	乳児用設備	乳児用設備はベビーチェアのための記述になっているので、 ◇年齢に応じたニーズに対応する設備(おむつ交換シート、ベビーチェア、着替え台)の設置をすることが望ましい、を追記。	①国土交通省の平成23年度調査では、以下の記述がある。 1歳を超えるとつかまり立ちをしたり、よちよち歩きをするようになる。パンツ型のおむつ使う場合など、子どもを立たせておむつ替えをすることがある。そのとき、おむつ替えシートの上に立たせるのは危険なため、低めのおむつ替えの台や着替え台があるとよい。 ②147ページの事例でも着替え台が設置されている。	ご指摘を踏まえ、◇望ましい内容に「おむつ交換シート」を追記します。 なお本欄については乳児用設備であることから、幼児用設備を含む範囲の一般便房への記述については、今後の検討課題とします。
69	131	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-6	【建築設計標準記載のプランが無い】 【参考図：簡易型多機能便房の例の追加】 ・有効奥行き：180cm以上×有効幅：150cm以上が確保されると、車いす使用者の多様な便器へのアプローチや便房内での方向展開が一定レベルで可能となり、より望ましい。	②国土交通省「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(平成24年度版)P2-89便所・洗面所4」には左プランの記載がある。	ご指摘を踏まえ、参考3-6の参考図の一番下に「より広いスペースが取れる場合」として、追加します。
70	131	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	洗面器	「・・・高さ55cm程度のものを1以上設けることが望ましい。」とすべきではないか。	利用者は子供だけではないため。	ご指摘を踏まえ、洗面器の◇：望ましい整備内容を下記のとおり修文します。 子供等の利用に配慮し、高さ55cm程度のものも設けることが望ましい。
71	131	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	簡易型多機能便房	◇オストメイトのパウチ等の洗浄ができる温水洗浄装置を設置することが望ましい の文章を削除する。	車いす使用者が使う簡易型多機能便房のオストメイト水洗に温水装置を設置することは、該当製品が無く、現実的に難しい。また、給湯機を便房内に設置する場合は、限られた広さの中で、車いす使用者のアプローチに支障があり、避けたほうがよい。	ご指摘を踏まえ次のとおり修文します。 ◇関連技術や製品開発の進展を踏まえつつ、オストメイトのパウチ等の洗浄ができる温水洗浄装置を設置することが望ましい。
72	133 142 143	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-1 参考3-9	施設編で使用されているおむつ交換シートは旧製品の図面であるため、差替えをお願いしたい。		ご指摘のとおり修正します。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
73	133	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-1	「便房内に設置されている設備がわかるよう便房内外側壁などに案内表示」について移動等円滑化基準に基づく整備内容である「◎」となっているが、標準的な整備内容である「○」の間違いではないか。	P130では○(標準的)であり、誤記と思われる。	ご指摘のとおり修文します。
74	133	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-1	オスメイトを使用する方用の流しの絵を入れるべきではないか。	理解促進のため。	オストメイト用水洗装置を設置した場合については、参考3-10:多機能トイレの例2を参照下さい。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
75	133	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-1	「多機能トイレ」の空間の中に下記を追記されたい。 特に多機能トイレでは保護者が用を足したり手を洗ったりする際に乳幼児を座らせておくことができるように、同じ空間内にベビーチェアも設置することが望ましい。	多機能トイレは通常のブースより広く、おむつ交換シートに子供を寝かせたまま親が離れてしまうリスクが高い。手を洗いにいったり、自分の用を足すとき、ベビーチェアを使用してもらいようにすることでおむつ交換シートからの落下の危険性を軽減できると考える。	ご指摘を踏まえ、参考3-1に下記を追記します。 ・おむつ交換シートからの子供の転落防止の観点から、多機能トイレのスペースに余裕がある時は、ベビーチェアも設置することが望ましい。
76	133	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-1	施設編133ページ■多機能トイレを1箇所及び簡易型多機能便房を男女別に配置した例に下記を追記されたい。 洗面所付近におむつ交換シートを設ける場合は、誤使用による落下の危険を回避するためベビーチェアの併設が望ましい。	おむつ交換シートがあることで、おむつ交換シートに子供を寝かせたまま手洗い器にアプローチする危険性が高まる。特に洗面台に向けた時死角になる位置におむつ交換シートが一番危険である。	ご指摘を踏まえ、参考3-1に下記を追記します。 ・おむつ交換シートからの子供の転落防止の観点から、多機能トイレのスペースに余裕がある時は、ベビーチェアも設置することが望ましい。
77	135	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考図	参考図に腰掛式便器の手すり例が無い 参考図に、一般便房(車いす使用者以外の利用者を対象とした便房)における「腰掛式便器の手すり例」の図(イラスト)を、追加掲載すべきである。	小便器・和式便器については参考図が掲載されている(参考3-3・参考3-4)が、それ以上に重要な機器の腰掛式便器には参考図掲載がなく、情報が不足している。	ご指摘のとおり追加します。
78	136 142	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-6 参考3-9	イラストに対応した便器は古く、イラストを最新のものに変更する	イラストに対応した製品は廃番となっており、使い勝手向上した製品が流通している	ご指摘のとおり修正します。
79	136	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-6	◇オストメイトのパウチ等の洗浄できる水洗装置の設置(◇温水洗浄装置とが望ましい)の文章を削除する。	車いす使用者が使う簡易型多機能便房のオストメイト水洗に温水装置を設置することは、該当製品が無く、現実的に難しい。また、給湯機を便房内に設置する場合は、車いす使用者のアプローチに支障があり、避けたほうがよい。	ご指摘のとおり削除します。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
80	136	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-6	参考3-6:簡易型多機能便所の例 <正面から入る場合>の例図面は、外開き戸としてはいけない。	この場合、上肢に障害のある車椅子利用者が開閉までの動作が困難となるため。	逆に内開き戸とすると戸と便器に挟まれてトイレから出られなくなる場合があると考えられるため、現行案のままとします。
81	139	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	(多機能トイレ)戸	○握り手、鍵その他の付属物の設置にあたっては、車椅子使用者の行動空間、アクセスに配慮することとし、ドアから70cmの範囲には壁に付属物を設置しない。なお、車椅子での利用に支障とならない付属物にあつてはこの限りでないについて、「その他の付属物が示すものが明確になっていないため、「その他の付属物」を削除願いたい。また、→後半部分「ドアから70cmの範囲に・・・この限りでない。」を削除願いたい。	「その他の付属物」が具体的に何を指すのか、また「車椅子での利用に支障とならない付属物」が具体的に何(どのような場合)を指すのかが不明確であり、建築の現場で混乱を招きかねない。「その他の付属物」が「電動式引き戸の開閉操作盤」を指している場合、「ドアから70cmの範囲には壁に付属物を設置しない」という記述は、このすぐ後の「戸の開閉盤」に関する記述とダブっている。 一方、「その他の付属物」が「おむつ交換シート」・「オストメイトのパウチ等を洗浄できる水洗装置(汚物流し)」など「戸の付属物以外の器具」を指している場合、現状「ドアから70cmの範囲には壁に付属物を設置しない」という対応が困難な多機能トイレが多く存在する。 P144「参考3-10:多機能トイレの例2(望ましいプラン)」は「オストメイトのパウチ等を洗浄できる水洗装置(汚物流し)」や洗面器がドアから70cm未満の位置に近接しており、当該記述に不適合になり、オストメイト水洗必須の円滑化基準を満たせない可能性が高くなる。	ご指摘を踏まえ、 ○標準的な整備内容として、「○握り手、鍵その他の付属物の設置にあたっては、車椅子使用者の行動空間、アクセスに配慮する。」 ◇望ましい整備内容として、「◇出入口の戸から70cmの範囲には壁に付属物を設置しないことが望ましい。」と修文します。
82	139	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	(多機能トイレ)戸	P139多機能トイレの戸の自動式の引き戸は基準ではなく、○とすべき。		移動等円滑化基準省令第14条第1項第5号ロに「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。」と規定されており、自動式引き戸はその一例として記述したものです。なお、次項に○標準的な整備内容として具体的記述を行っていることから、本項から()書き部分を削除します。
83	139	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	(多機能トイレ)戸	【多機能トイレにおける戸に関する記述を削除】 戸に関する記述を削除する ◎高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造の戸(自動式の引き戸)とする。	この形式の自動引き戸は、施錠の機能もなく、多機能トイレ用の戸としては現状まったく普及しておらず、現実的でない。	「自動式の引き戸」とは店舗の入口にあるような近くと自動で開く戸を想定したものではありません。これは参考3-9の下の方の戸の図からイメージされたものと思われるため、当該図は削除し、「自動式の引き戸」はその下の○:標準的な整備内容に合わせ、「電動式の引き戸」に修文します。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
84	139	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	戸の開閉盤	戸の開閉盤は、電動式の戸の場合、車椅子使用者が中に入りきってから操作できるよう戸から70cm以上離して設置するなど配慮する。高さは100cm程度とする。 について、「○:標準的整備内容」から「◇:望ましい整備内容」に変更願いたい。	電動式の戸の開閉盤について「戸から70cm以上離して設置するなど配慮する」とあるが、現状この対応が困難な多機能トイレが多く存在している。	ご指摘を踏まえ、 ○標準的な整備内容として、「○戸の開閉盤は、電動式の戸の場合、車椅子使用者が中に入りきってから操作できるよう配慮する。」 ◇望ましい整備内容として、「◇戸の開閉盤は、戸から70cm以上離して設置し、その設置高さは100cm程度とすることが望ましい。」に修文します。
85	140	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ		【温水洗浄便座に関する記述の追加】 (多機能トイレ)の便器における記述に、◇望ましい整備内容として、以下のような「温水洗浄便座」についての記述を追加すべきと考える。	①温水洗浄便座は、上肢の不自由な利用者にとって、トイレの自立にも繋がる重要な設備であるため。 ②国土交通省「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(平成24年度版)」P2-77」には、「その他の便所・洗面所の設計標準」の「共通する設計のポイント」に便座の記述がある。	温水洗浄便座の設置に関しては、対象となる旅客施設の数が多いこと等から、今後の検討課題とします。
86	141	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	(多機能トイレ) 汚物入れ	施設編141ページ多機能トイレガイドライン【汚物入れ】に下記を追記されたい。 おむつ用のごみ箱を設置する際は、子供をおむつ交換シートに寝かせたまま捨てて行くことが想定され、手の届く近い場所にあることが望ましい。	おむつ交換と一環した動作のなかでおむつを捨てることが多く、おむつ交換シートに子供を寝かせたままその場を離れる危険を避けるため、おむつ交換作業スペースから手の届く位置にこれらの設備を設置することが望ましいと考える。	ご指摘を踏まえ、◇:望ましい整備内容に下記を追加します。 ◇汚物入れは、おむつ交換シートやオストメイト用の水洗装置から手の届く場所に設置するのが望ましい。
87	141	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ		・トイレなどの閉鎖空間内でも、携帯電話などの電波が通じるか確認しておくこと。		トイレ内には非常呼出しボタンが設備されており、これにより外部へ連絡がとれるものと考えます。
88	142	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-9	「参考3-9:多機能トイレの例1(標準的なプラン)」下段の「感知式の自動引き戸」の図を削除する。	天井にセンサーのついた電動式戸はトイレでは設置されていない。・P24「②公共通路との出入口」の戸の記述並びに・P26「②公共通路との出入口」の戸の参考図と同じ記述となっており、誤記と思われる。	ご指摘のとおり削除します。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
89	144	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	(多機能トイレ)参考図	イラストに掲載されているオストメイト用流しは古く、イラストを最新のものに変更する	オストメイト対応流しはフラッシュバルブ式だけでなく、ロータンク式もあり、製品を限定した表現でないほうがよい	ご指摘のとおり修正します。
90	144	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考図	◇姿見鏡の設置について「標準的な整備内容」ではなく、「望ましい整備内容」に修正	p141では◇望ましい整備基準であり、誤記と思われる。	ご指摘のとおり修正します。
91	144 145	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	①トイレ	参考3-10	施設編で使用されている大人用おむつ交換シートは旧タイプの図面である。まだ販売はしているものの、いずれ廃盤も考えられるため、新しい製品の図に差替えをお願いしたい。		ご指摘のとおり修正します。
92	148	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	②乗車券販売所・待合所・案内所	聴覚障害者の案内	「総合案内などでの手話対応」をどこかに盛り込んでいただきたい。	—	今回のガイドラインの改訂案文では、省令に基づく整備内容として、文字により意思疎通を図るための設備を備えることとし、これに加え、手話での対応も可能とする旨新たに記載したところです。
93	148	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	②乗車券販売所・待合所・案内所	聴覚障害者の案内	成田空港や東京ディズニーランドでは、名札に「手話対応できます」と書かれており、聴覚障害者にとっても安心である。このような取り組みを全国に展開してほしい。	—	ご指摘を踏まえ、標準的な整備内容として、「〇手話での対応が可能な場合はその旨を当該乗車券案内所又は案内所の見やすい箇所に表示する。」を追加します。
94	148	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	②乗車券等発売所・待合室・案内所	聴覚障害者の案内	[聴覚障害者の案内] ○筆談用具がある旨の表示については、駅員及び旅客から見やすく、かつ旅客から手の届く位置に表示する。 ○さらに、上記に加え、手話での対応も可能とする。 修正を求めます。	手話は複数ある手段の中では最も高度な教育・訓練が必要であり、標準的な内容ではないと考えられるため。 また、3-1-①鉄道駅の改札口(p.159)の定めには、『手話での対応やメモなどの筆談用具を備え、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。』とされており、手話は選択肢の一つとされています。両者の施設で差異を設ける必要性はないと考えられますので、鉄道の改札口の定めと同等としていただきたい。	ご指摘を踏まえ、「〇手話での対応やメモなどの筆談用具を備え、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。」とします。 なお、項番96の指摘のような方策も考えられることから、手話による聴覚障害者との円滑なコミュニケーション環境の構築への積極的な対応をお願いします。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
95	148	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	②乗車券等発売所・待合室・案内所	聴覚障害者の案内	②乗車券販売所等における手話案内について「標準的な整備内容」ではなく「望ましい整備内容」として頂きたい。	現在、乗車券販売所等における聴覚障害者への対応として筆談によるご案内を実施しているところですが、今回の改訂で手話対応を標準的な整備内容としていません。手話対応の関しては技術者の養成等に取り組んでいますが改訂時点で各駅に手話対応者を配置することは非常に困難であるため、引き続き取組を行うという意味で「望ましい整備内容」として頂きたいと思います。	ご指摘を踏まえ、「○手話での対応やメモなどの筆談用具を備え、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。」とします。 なお、項番96の指摘のような方策も考えられることから、手話による聴覚障害者との円滑なコミュニケーション環境の構築への積極的な対応をお願いします。
96	148	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	②乗車券等発売所・待合室・案内所	聴覚障害者の案内	交通機関等の改札窓口、案内窓口には手話通訳を置く。窓口にてiPad等を置いてネットで手話オペレーターに接続し、電話リレーサービス的に手話対応できるようにすれば可能です。同様に、外国語や難聴者向けの筆記通訳も中継可能にするべきです。店舗ではありますが、ドコモやauなどの携帯電話の会社ではすでに10年近い実績があります。		窓口における手話通訳については、今回の見直しで、聴覚障害者との円滑なコミュニケーション方法の一つとして、標準的な整備内容として記載したところです。ご指摘の内容は、窓口担当者個々の養成を伴わなくても手話コミュニケーションが可能な方策として有効と考えられます。
97	148	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	②乗車券等発売所・待合室・案内所	聴覚障害者の案内	“移動等円滑化基準に基づく整備内容”となっている、乗車券等販売所等の「文字により意思疎通を図るための設備を備える」などの2点が、有人改札口では“標準”となっているので、同じく“移動等円滑化基準に基づく整備内容”としてください。		本整備ガイドラインの見直しに際し、移動等円滑化基準省令の見直しは行っていないことから、今後の検討課題と考えます。
98	150	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	②乗車券等発売所・待合室・案内所	参考3-13	蹴込みの高さの「60cm程度以上」は低すぎる。「70cm程度以上」が適当なので修正すべき。		現行ガイドラインでも高さ60cm程度以上とされており、高さを変更するには実証実験等で検証していく必要があると考えます。
99	153	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	③券売機	呼出装置	・券売機などで購入トラブルの時に音声で問い合わせが出来ないため、担当者に来てもらう必要がある。 呼び出し方法を「音声」「対面」で選択できるようにするのが望ましい。 「来て下さい」と話すのも難しい聴覚障害者もいるため。	—	ご指摘のとおり、音声、対面、双方の対応が必要と考えますが、係員が所在する旅客施設では、通話による方法がうまくいかない場合、係員が現場まで行って対応することとなるため、「インターホン又は呼出しボタンを設ける」ことで対応できるものと考えます。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
100	153	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	③券売機	呼出装置	駅係員に連絡するインターホン又は呼出ボタンは、視覚障害者がわかる場所に設けるとともに、呼び出しボタンがあることを告知する。を追記していただきたい。	ボタンの存在及び場所がわからずに利用できないことが多い。	第2部2. ②の「■触知案内図及び点字表示の券売機の点字表示」の「券売機の点字表示」欄において、標準的な整備内容として、「線状ブロックで誘導した券売機には、運賃等の主要なボタンに点字を併記する。」と記載しているところです。
101	160	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	①鉄軌道駅の改札口	コミュニケーション	○無人駅・無人改札口においては、視覚障害者、聴覚障害者等からの問い合わせに対応できるよう措置を講ずる。望ましい内容に変更を求めます。	具体的な整備方法に関する研究や検証もなされておらず、整備の方法が確立していないため。	視覚障害者、聴覚障害者からの問い合わせに対応できる措置として考えられるのは、モニター付き電話・インターホン等の設備の導入、連絡先電話番号の文字・点字・触知等による表示掲出による対応が考えられ、必要かつ可能な箇所から適宜整備を行うこととしてください。
102	160	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	①鉄軌道駅の改札口	コミュニケーション	「無人駅・無人改札口においては、視覚障害者、聴覚障害者等からの問い合わせに対応できるよう措置を講ずる」ですが、音声インターホンや電話番号の掲載では、聴覚障害者は連絡が取れず、円滑な移動が来ているとは言えない場合があります。“移動等円滑化基準に基づく整備内容”とし、モニター付きインターホンやメールアドレス、電話リレーサービスを備えてください。「3,000人未満の無人鉄軌道駅における配慮事項」についても同様です。		移動等円滑化基準省令は今回のガイドライン改訂の範囲外であることから、今後の検討課題となります。
103	161	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	①鉄軌道駅の改札口	参考4-1	P161の「参考4-1 改札口の例」における視覚障害者用誘導ブロックの敷設方法には「一例」と記載されているが、整備水準を明示していただきたい。		駅によって改札機や有人改札の設置状況が異なることから、参考4-1ではその敷設の一例を示すに留めました。なお、第2部2. ②「■視覚障害者誘導用ブロック／●敷設方法の詳細」の「改札口」欄には標準的な整備内容として、「○改札口への線状ブロックの敷設経路は、有人改札口がある場合は有人改札へ誘導する。」と記載しているところです。
104	162	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	転落防止措置	島式ホームにおいては、ホームの両側に可動式ホーム柵を設置していただきたい。	片側だけの可動式ホーム柵では、転落の危険が増大する。	移動等円滑化基準省令において、「プラットホームにあつては、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が設けられていること。」と記載されており、これに基づき整備を行っているところです。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
105	163	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	転落防止措置	駅ホームの可動式ホームドア設置はすこしづつは進んでおりますがホームドア設置前のステップとして点字ブロックに内方線の設置をお願いします	—	移動等円滑化基準省令において、「プラットホームにあつては、ホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備が設けられていること。」と記載されているところです。これを受けて、各鉄道事業者においてまずはホーム縁端警告ブロックの敷設が進んでいるところです。
106	164	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	転落防止措置 ホームドア・可動式ホーム	ホームドア等は、電車のドアと同じようにランプでも知らせ、挟まる事がないようにしてください。		ホームドアの開閉ランプについては、今後の検討課題と考えます。
107	164	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	転落防止措置 固定式ホーム柵	○あわせて、各開口部の全幅にわたって、奥行き60 cm程度の内方線付きホーム縁端警告ブロックを敷設する。各固定部からの離隔は設けないことを基本とし、構造上やむを得ない場合であっても30 cm以下とする。実態との乖離が認められるため、修正を求めます。	固定式ホーム柵の開口部に内方線付きホーム縁端ブロックを敷設する場合、JIS規格等を遵守すれば、その奥行きは70cm以上必要となります。60cm程度という表現では混乱することが危惧されるため。	ご指摘を踏まえ、「奥行き60cm程度の内方線付きホーム縁端警告ブロックを敷設する。」を「奥行き60cm程度の点状ブロックに内方線が付いた形状となるようホーム縁端警告ブロックを敷設する。」に修正します。
108	164	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	転落防止措置 固定式ホーム柵	P164では固定柵の開口部に内方線となっているが、P110では点状ブロックとなっている。		参考2-19は可動式ホーム柵・ホームドアの場合の敷設例を示したものですので、ご指摘を踏まえて、その旨を明確に記述するとともに、参考4-3に新たに可動式ホーム柵及び固定式ホーム柵の場合の敷設例を例示することとします。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
109	164	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	転落防止措置 固定式ホーム柵	鉄軌道駅プラットホームにおける固定式ホーム柵に関する項目群の冒頭に、固定式ホーム柵は「その他の視覚障害者の転落を防止するための設備」には含まれないことを明記してください。	プラットホームの節には、転落防止装置に関する記述の後に、主な転落防止装置であるホームドア・可動式ホーム柵の記述があり、その直後に固定式ホーム柵の記述があります。そのため、読む人によっては固定式ホーム柵が転落防止装置の「その他」として想定されていると解釈する可能性があります。 実際には、固定式ホーム柵は、一部に柵があるからより安全とは必ずしもいえず、柵と違って開口部に進んでしまうという危険性もあります。そのため固定式ホーム柵は視覚障害者の転落防止対策としては有効ではありません。あくまでも、この記述は、視覚障害者の転落防止とは関係なく設置されている場合にどう対処するかという性質のものであることを明示する必要があると考えます。	ご指摘の通り固定式ホーム柵は、転落防止設備として十分とは言えない側面がありますが、それが設置されていない場合よりは転落防止に寄与できるとの観点から、本ガイドラインでは、転落防止措置の一つに位置づけており、開口部については、ホーム縁端警告ブロックを敷設することで転落防止を図ることとしているところです。 なお、ご指摘の点については、引き続き検討課題といたします。
110	165	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	視覚障害者誘導用ブロック ホーム縁端警告ブロック	駅ホームで屋根を支える柱が有り、鉄骨の構造が多いです。 点字ブロックに沿って歩行しているとよく身体をぶつけますラバーの装着を願います 山手線の駅ではすでに装着されています その他主要駅からも装着を願います	—	現行ガイドラインにおいても、望ましい整備内容として「ホーム縁端警告ブロックを連続して敷設することにより、視覚障害者がプラットホーム上の柱など構造物と衝突した際の安全性を考慮し、柱にクッションを巻くことが望ましい。」と記載しているところです。
111	165	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	乗降位置表示	○ホームドアや可動式ホーム柵、固定式ホーム柵を設置する場合には、号車及び乗降口位置(扉番号)を文字及び点字(触知による案内を含む。))により開口部「左右」に表示する。	(理由) ドアの右側に立った場合には、点字表示に触れられない。	ホームドアや可動式ホーム柵、固定式ホーム柵に号車及び乗降口位置の情報を表示し、かつその表示場所を統一化することで、利用者はその情報をより得やすくなると考えられることから、1開口部あたり1カ所は表示することを標準的な整備内容としています。なお、ご指摘の左右両側への設置については、◇:望ましい整備内容として下記を追加します。 ◇点字(触知による案内を含む。))による乗降位置情報は、開口部の左右両側に表示することが望ましい。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
112	165	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	視覚障害者誘導用ブロックホーム縁端警告ブロック	◎ホーム上の視覚障害者誘導用ブロックロックから50センチ以内の柱等の突起物には、クッション設けて、衝突によるけがを防止する。		現行ガイドラインにおいても、望ましい整備内容として「ホーム縁端警告ブロックを連続して敷設することにより、視覚障害者がプラットホーム上の柱など構造物と衝突した際の安全性を考慮し、柱にクッションを巻くことが望ましい。」と記載しているところです。
113	165	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	視覚障害者誘導用ブロックホーム縁端警告ブロック	◇ホーム上の柱・突起物等は、視覚障害者誘導用ブロックから50センチ以上の間隔において設けることが望ましい。		50cmの根拠が不明であるため、改訂案のままとします。
114	165	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	転落時の安全確保措置	◎救出のための職員を配置する。を記載していただきたい。	救出のためには、人の配置が必要であり、緊急時の対応であることから熟練が必要。	一義的にはホームから転落しないための対策を取ることが重要であると考えます。
115	166	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	車両とプラットホームとの段差及び隙間の解消	③車両とホームとの段差に対する車いす用渡り板の設置基準についての移動等円滑化基準とガイドラインとの整合について、移動等円滑化基準では、仕様に合致した渡り板の設置を義務付けているが、ガイドラインの標準的な整備内容では、「渡り板を常備しない場合、駅係員等が速やかに操作できる構造の段差・隙間解消装置を設置する」となっている。この場合、駅係員が速やかに操作可能なものがれば移動等円滑化基準に定める渡り板の基準を満たしていると解釈してよいか。	③弊社の車両出入口の幅は、車両によって異なり移動等円滑化基準で定める仕様の渡り板が使用できないケースがあり車両にあった渡り板を駅スタッフが扱うことにより車いすのお客様を車内にご案内しています。今回のガイドライン改訂により標準的な整備内容として渡り板を設置しない場合の基準が示されていることから、これを満たすことにより移動等円滑化基準を満たしていると解釈できるのではないかと考えていますが問題ないでしょうか。	移動等円滑化基準第20条第1項第3号では、「車いす使用者の円滑な乗降のために十分な長さ、幅及び強度を有する設備が一以上設けられていること。」としており、渡り板はその設備の一例ですので、ガイドラインの「○渡り板を常備しない場合、駅係員等が速やかに操作できる構造の段差・隙間解消装置を設置する。」ことで、安全・円滑に車いすの乗降が可能であれば、問題は無いと考えます。
116	166	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットホーム	車両とプラットホームとの段差及び隙間の解消	「プラットホームと列車の段差をできる限り平らにし、隙間をできる限り小さくするとともに、やむを得ず段差や隙間が生じる場合は、段差・隙間解消装置や渡り板により対応する。」とされているが、ホームドアの設置に伴っては、併せて乗降口の部分嵩上げを行い段差をできる限り平らにすること。	転落や接触事故の防止のため1日乗降客10万人以上の駅には、ホームドアの設置が進められており、すでに都営三田線や大江戸線ではホームドアの設置に伴って乗降口の部分嵩上げを行い車いす使用者やベビーカー等の利便性が明らかに向上していること。また、段差が限りなく平らになったことにより視覚障害者や一般乗客も踏くことなくスムーズな乗降が行えている。	ホームの部分かさ上げについては、一定の改善が図られ事業者の努力多とするところですが、望ましい設備整備のあり方を示している本整備ガイドラインではホーム全体にわたってかさ上げをすることを前提としています。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
117	166	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅	②鉄軌道駅のプラットフォーム	車両とプラットフォームとの段差及び隙間の解消	車両編23ページの参考1-6:ドアレールの出っ張りを解消した車両の事例に大阪市営交通の段差と隙間の解消の楡形ゴムの例を入れてほしい。	ホームの段差と隙間を解消することにより、車椅子の単独乗降が可能となり、さらにはベビーカーをはじめとする多くの利用客の移動の安全性が保たれるようになった好事例であるため。	ご指摘の楡形ゴムについては、旅客施設側の整備であり、第3部1. にコラムとして追記します。
118	178	第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 2. バスターミナル	①バスターミナルの乗降場	考え方	バスターミナルの乗降場(178頁) バスターミナルの乗降場については、現在自動車ターミナル法第2条で「旅客の乗降のため、事業用自動車を同時に二両以上停留させることを目的として設置した施設であって、道路の路面その他一般交通の用に供する場所を停留場所として使用するもの以外のもの」として定義されている。そのため公共交通移動等円滑化基準では、適合義務の対象となっておらず法律の見直しを含めて速やかに、本ガイドラインに反映させること。	適合義務の対象となっていないため、バスターミナルの乗降場へのバリアフリー整備が行われないため。	自動車ターミナル法によらないバス停が集合した箇所についても、本整備ガイドラインに沿って対応することが期待される、と記載したところです。
119	183	第2部 旅客施設共通ガイドライン 3. 施設・設備に関するガイドライン	②鉄軌道駅のプラットフォーム	列車接近の警告・案内	2、各鉄道会社は駅ホームで到着する電車の行き先案内をしてほしい 現状、行き先案内をしている鉄道会社も有りますが会社によって電車がきますのみの案内の会社があります 例えば、新京成電鉄、千葉都市モノレールなどがそうです 視覚障害者などは乗まちがえる事が有ります		現行ガイドラインにおいても○標準的な整備内容として、「○音声や音響に案内で、列車の接近のほか、その列車の停止・通過、乗車可否(回送の場合は回送である旨)、列車種別、行き先、次停車駅名を知らせる。」と記載しているところです。
120	192		巻末参考: 3,000人未満の無人鉄軌道駅における配慮事項	③プラットフォームの配慮事項	・転落防止措置として可動式ホーム柵、ホーム縁端警告ブロック、点状ブロックを敷設することが望ましい。	転落防止措置の第1は可動式ホーム柵であり、人員が少ない施設においてはなおさら転落防止対策が必要である。	移動等円滑化基準省令は、乗降客数によって除外されているわけではないので、原則的にはすべての鉄軌道駅において転落防止措置が行われることとなります。
121	192		巻末参考: 3,000人未満の無人鉄軌道駅における配慮事項	④その他コミュニケーション手段の確保等	・視覚障害者の上記コミュニケーション手段の確保に配慮し、インターホン等の駅員連絡装置を設置する場合には、当該場所まで視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、設備の存在及び場所が容易にわかる所に設置することが望ましい。としていただきたい。	インターホンが設置されていても、設置されていることがわからない、また、どこに設置されているかがわからないので利用できないのが実態である。	インターホンの設置位置については、他設備の設置位置との兼ね合いによってはインターホンが設置されているところまでの誘導が必要になると考えますが、その誘導方法については今後の検討課題となります。

ガイドラインご指摘対応一覧(旅客施設編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
122	192		巻末参考: 3,000人未満 の無人鉄軌 道駅におけ る配慮事項	④その他 コミュニ ケーショ ン手段の 確保等	・情報伝達掲示板のネット版を用意し、3000人未満の駅でも、利用者や駅周辺の店舗などでネットにアクセスして掲示・閲覧できるようにする。 (無人駅では費用や治安上の理由で電話回線を引けない、端末を設置できない代わりに、お店のショーケースにネット端末をおいて閲覧可能なようにすることで代替が利くようになります。その路線が、掲載対象外でも、その路線から掲載対象内の地域へ移動することもある、と強調が必要)		最近ではインターネット等で運行状況がチェックできるようになっており、駅においても携帯電話の電波が届けば情報を入手することができるものと考えます。

ガイドラインご指摘対応一覧(車両等編)

No.	頁	部位	大項目	小項目	ご指摘内容	理由	対応
1		第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」共通		「移動等円滑化基準」において、但し書きによる除外の記載がある項目につきまして、「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」では、その但し書き部分が省略されているものが多数見受けられます。これらは物理的・技術的に対応できないものについても整備を求めるものとなってしまっているものがあることから、「移動等円滑化基準」と同義となるように「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」にも但し書きを記載していただきたい。		本整備ガイドラインは、各整備内容の範囲において可能な限り質の高い設備整備のあり方を、目安として具体的に示すものであることから、「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。」といった物理的制約を前提としたただし書きは記載していません。ガイドライン記載の整備内容となるよう十分な検討をしたうえで物理的制約等からその達成が困難な場合については、各設備ごとに掲載している移動円滑化基準のただし書きを参照し、適合するか否かを確認してください。 なお、物理的制約以外のただし書きについては、ガイドラインにおいても記載しています。
2	18	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	①乗降口(車外)	行き先・車両種別表示	(1)「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」共通と同じく、「移動等円滑化基準」と同義となるように「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」にも但し書きを記載していただきたい。 さらには、現行ガイドラインにおける「標準的な内容」に記載されている表記を活かし、車両の編成が一定していない等の場合においても除外する旨の但し書きを記載していただきたい。		本整備ガイドラインは、各整備内容の範囲において可能な限り質の高い設備整備のあり方を、目安として具体的に示すものであることから、「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。」といった物理的制約を前提としたただし書きは記載していません。ガイドライン記載の整備内容となるよう十分な検討をしたうえで物理的制約等からその達成が困難な場合については、各設備ごとに掲載している移動円滑化基準のただし書きを参照し、適合するか否かを確認してください。 なお、物理的制約以外のただし書きについては、ガイドラインにおいても記載しています。
3	18	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	①乗降口(車外)	聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	電車のドアの開閉が視覚的にわかり、聴覚障害者も安心して乗車できるようにしてください。		現行ガイドラインでは望ましい整備内容として聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプの記載があるところです。今後この記載を標準的な整備内容とするかは今後の検討課題と考えます。
4	23	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	①乗降口(車外)	参考1-6	参考1-6:ドアレールの出っ張りを解消した車両の事例に 大阪市営交通の段差と隙間の解消の楕型ゴムの例を入れてほしい。	ホームの段差と隙間を解消することにより、車椅子の単独乗降が可能となり、さらにはベビーカーをはじめとする多くの利用客の移動の安全性が保たれるようになった好事例であるため。	ご指摘の楕形ゴムについては、旅客施設側の整備であり、第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン 1. 鉄軌道駅 ②鉄軌道駅のプラットホーム にコラムに記載することとします。

5	25	<p>第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄</p>	<p>②乗降口(車内)</p>	<p>乗降口脇の手すり</p>	<p>車両編(第31条、32条)、施設編(第8条)における整備内容で手すりの定義が曖昧であり、事業者によっては手すりとは言えない手すりを設置している例が散見される。 そもそも手すりとは①指で握れること、②手でたぐって案内ガイドとなる連続性が安心して具備されること、③片側だけでなく左麻痺、右麻痺に対応して両側に備える。④動く際に力を入れることができる。⑤特に乗降時には手すりを使って乗降することを想定すべき等の考慮点があるはずですが、ガイドラインにそこまで突っ込んで記述がないために事業者は間違った見解で整備を行っています。</p>	<p>例えば、西武鉄道、東武鉄道、阪急電鉄等の新型車に見られる、ドア部分に設置された握ることができない枠(あえて手すりとは言えません)がガイドラインでどのように対応するのか不明確で、握るところがない状態で転倒等が危険で乗車できません。 また、階段で波状に曲がっている手すりは手すりをガイドや姿勢の安定のために使うものにとっては危険この上ないものですが(特に降り際には手すりが見えず、突然垂直に落ちるように曲がり小生も何度ヒヤッとしたことか・・・)、ガイドラインでは不自由な記述であり危惧します。特に高齢者のようにQOLが低下しているロコモティブシンドローム状態では重要な課題であり、一部の対象者の評価がいいだけではダメで、100点の人がいる一方、苦痛な人50点となるよりも、全ての対象者に及第点の80点の通常手すりとせざるを得ないと考えられます。これがまさにユニバーサルデザインです。</p>	<p>乗降口の手すりについては「高齢者、障害者等が円滑に乗降できるよう、又、立位時に身体を保持しやすいよう」設置することとし、「径は25mm程度とする」旨の記述を行っているところです。</p>
---	----	--------------------------------------	-----------------	-----------------	--	--	--

6	34	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	⑤車椅子スペース	車椅子スペースの設置数	1列車に1以上ではなく、1両ごとに1カ所設置とするべき	複数の車椅子利用者が鉄道を利用する場合、同列車を利用することができないため。	車両、列車に備えるべき車椅子スペースについては、今回のガイドラインの検討委員会において、次のような議論があったところ。 数が少ないと危険なホームを長く移動しないといけない。 →現状では車椅子スペースの有無にかかわらずどこでも乗降可としている例が多い。座席のないフリースペースを多くとるべき。ベビーカー等の利用も増えている。→高齢者等疲れやすく座りたい人の着座機会減少も問題がある。車椅子利用がないときに引き出せる折り畳み椅子併用ではどうか。→途中駅からの車椅子利用の場合等折り畳みの運用がうまくいか懸念が大きい。 その他、座席需要との調整、運用面の問題等も踏まえ設置数を決めるべきもの。 そうした検討委員会でのご意見等を踏まえ、原案の記述に至ったことをご理解ください。
7	34	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	⑤車椅子スペース	車椅子スペースの設置数	鉄道車両における大型荷物の移動(自転車等)が増加していることもふまえ、2両に1両の以上の割合で、折りたたみ用いすでなく、車いす用も含めた、非着席用空間を確保すること。	利用形態の多様化に伴い、車両の空間のあり方を見直すことにより、すべての乗客に対する利便向上も含めた移動円滑化に資するため。	
8	38	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	⑥トイレ	車椅子対応トイレの出入口の戸の幅	出入口の戸の幅については、狭隘な車体幅や他の車両設備の配置等を踏まえ、トイレの設置場所や出入口の向きなどを工夫し、通路からトイレへのアクセスが直線である等、トイレへのアクセス性に考慮されている場合もあることから、車椅子使用者が通過に必要な最低幅800mm以上を満たしていれば、車椅子使用者が余裕のある通過に必要な最低幅である900mmを満たしていなくても除外される旨の但し書きを記載していただきたい。		ご指摘のとおり、標準的な整備内容の車椅子対応トイレの出入口の戸の幅の文末に以下を追記します。 「ただし、車椅子による通路からトイレへのアクセスが直線である等、トイレへのアクセス性に考慮されている場合はこの限りではない。」
9	38	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	⑥トイレ	車椅子対応トイレの出入口の戸の幅	○車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口の戸の有効幅は、車椅子使用者の余裕ある通行を考慮し、900mm以上とする。 検討会での議論結果のとおり以下の定めを追記していただきたい。 「ただし、車椅子による通路からトイレへのアクセスが直線である等、トイレへのアクセス性に考慮されている場合はこの限りではない。」	検討会で、一定の条件を見れば戸の有効幅の最低幅員は緩和できることを確認済のため。	
10	38	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	⑥トイレ	手すり	直径の幅を持たせた表現に数値に変更していただきたい。 ・手すりは、握りやすく、腐食しにくい素材で、 <u>径は30～35mm程度とする。</u>	・30mm程度では使い勝手上細すぎる場合がある。 ●なお、(国土交通省「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(平成24年度版)」(2-124)では、移動等動作補助用手すり(便所、浴室等)は、外径3～4cm(小児用の場合3cm)程度とすることが望ましい。と記載されているところ。	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」でも手すりの直径は3～4cmとなっていることから、指摘のとおり、30mm～35mm程度に修文します。

11	45 68	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離) 鉄道・地下鉄 2. 都市間鉄道	⑧案内表示及び放送(車内)	案内表示装置(LED、液晶等)	・山手線の車内モニタを全国標準としてほしい。 聴覚障害者だけでなく、利用者すべてにとって利便性が高いのではないかと。		ご指摘の案内表示装置については、◎移動等円滑化基準に基づく整備内容として「客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道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を備える。」と記載されており、本整備ガイドラインにおいても分かりやすさ等に配慮した整備内容の記述と例示を行っているところです。
12	45	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離) 鉄道・地下鉄	⑧案内表示および放送(車内)	・案内表示装置(LED、液晶等)	本項目は、聴覚障害者等のための設備についての記載であるが、点字による案内は、視覚障害者のための設備であることと、②乗降口(車内)(P25)において、号車及び乗降口位置(扉番号)等の点字・文字表示が規定されていることから、本項目から点字による表示装置を削除していただきたい。		ご指摘のとおり、第1章1. ⑧の◎移動等円滑化基準に基づく整備内容「案内表示装置(LED、液晶等)」欄の移動等円滑化に基づく整備内容から削除し、同②の◎移動等円滑化基準に基づく整備内容「号車及び乗降口位置(扉番号)等の点字表示」欄の記載のみとします。
13	45	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離) 鉄道・地下鉄	⑧案内表示及び放送(車内)	案内放送装置	・乗車中もしくはホームで待機中の音声アナウンスを文字化する。 「電車が来ます」などの通常のアナウンスは文字化されてきたが、「事故発生」「遅延発生」などの緊急事態のアナウンスの文字化はまだ非常に少ない。 ホームでも車両内(トイレ個室も含む)でも緊急事態の文字アナウンスが見られるようにするのが望ましい。		ご指摘の点につきましては、当事者の方からご意見をいただいております。一部の車両には事業者の努力によって事故・遅延情報を表示が可能となっているものも実用化されていますが、広く普及を図るには、まだ多くの検討すべき課題も残されていることから、今後も引き続き検討を行うこととします。
14	46	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離) 鉄道・地下鉄	⑧案内表示および放送(車内)	視覚障害者用ドア開案内装置	本内容は、案内表示や放送ではないことと、①乗降口(車外)(P19)にも全く同一の文言で記載されていることから、本項目からは削除していただきたい。		ご指摘のとおり、第1章1. ⑧◇望ましい整備内容「障害者用ドア案内装置」欄の記載は同欄とともに削除し、同①同欄の記載のみとします。
15	46 68	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離) 鉄道・地下鉄	⑧案内表示及び放送(車内)	案内放送の方法	◎車内には、次停車駅名やその際戸の開閉する側その他の運行に関する情報を、自動放送で音声により提供するための車内放送装置を設ける。を追記していただきたい。	肉声の放送は、一定せず聞きにくいことがほとんどである。	移動等円滑化基準省令第32条第5項では、「次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備を設けなければならない。」と規定されています。自動放送については、車両側で対応していないものも多く、引き続き今後の検討課題とします。
16	46 68	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離) 鉄道・地下鉄	⑧案内表示及び放送(車内)	案内放送の方法 案内表示装置(LED、液晶等)	乗車した鉄道車両編成が、終着駅においてその先の進路への乗継について、同一ホーム乗換えでない場合において、後続の編成が同一ホーム乗換えやその先の進路へ到達する場合は、その案内を終着駅の一つ前の乗降駅到着前に適切に案内すること。	地域的には、複雑な運行を行う鉄道路線においては、大規模駅において、同一ホームの乗換ができないため、EV等でのホームの乗換を強いられるケースが見受けられるところである。この対策としては一つ前の駅で、次の電車を待ち合わせることにより、別ホーム乗換からは解放される結果となることから、鉄道会社においては、移動円滑化に資する本対策も合わせて進める必要があるため。	ご指摘の事項は標準的な整備内容の案内放送の方法に記載されている「次に停車する鉄道駅の駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅に開くドアの方向(左側か右側か)等の運行に関する情報」「案内表示装置では、次停車駅名等に加え、次停車駅での乗換情報、次停車駅で開く戸の方向(左側か右側か)等を提供する」に含まれるものですが、具体的案内の内容については、ガイドラインによる設備の整備内容ではなく、各鉄道ごとの事情を反映したソフト面の対応としてなされるものと考えます。 途中駅止まりの列車が折り返し駅でそれ以遠の駅に行く乗客が後続列車への乗り継ぎに際し跨線橋等利用となる場合に、終点手前の同一ホーム乗り換え可能駅での乗り継ぎを促す放送を行う事例は、現に、いくつかの線区で行われている状況があります。

17	46 68	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	⑧案内表示及び放送(車内)	案内放送の方法 案内表示装置(LED、液晶等)	鉄道車両編成の車両の一部分を途中駅で切り離す場合は、ホーム上の表示や車両での行先表示に際し、わかりやすく表示し、切り離し駅で取り急ぎ車両の乗り移りをする必要の無いような方策展開を行うこと。特に後ろの3両分を切り離すといったアナウンスでは、ここがそれに相当する車両であるかを行う。	地域的には、複雑な運行を行う鉄道路線においては、大規模駅において、車両編成の切り離しを行うケースがあり、乗車車両によっては車両の乗移り(いったんホームに降りてホーム上を移動し、再度乗車するケースも含む)を必要とするケースもあるところである。このようなことが無いよう、ホーム上の表示や車両の行先表示において的確な案内を行うことにより、すべての乗客に対する利便向上も含めた移動円滑化に資するものであるため。	ご指摘の事項は標準的な整備内容の案内放送の方法に記載されている「次に停車する鉄道駅の駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅に開くドアの方向(左側か右側か)等の運行に関する情報」「案内表示装置では、次停車駅名等に加え、次停車駅での乗換情報、次停車駅で開く戸の方向(左側か右側か)等を提供する」に含まれるものですが、具体的案内の内容については、ガイドラインによる設備の整備内容ではなく、各鉄道ごとの事情を反映したソフト面の対応としてなされるものと考えます。 列車の編成の一部を途中駅止まりとして切り離す場合や行き先の異なる車両を併結している列車において誤乗を防止する放送は一般的に行われており、駅のホームや車両内の案内表示装置においてそうした情報を提供する事例も出てきているところです。
18	50	第1章 鉄軌道 1. 通勤型(短距離)鉄道・地下鉄	⑨車両間転落防止設備	音による警告	現行ガイドラインにおいては、「ただし、プラットホーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。」との但し書きが記載されていた。運用するすべての駅においてホームドア等の転落防止設備がある場合は、音による警告をする必要はなく、不必要な音を出し続けることになることから、改訂後も引き続き、この但し書きを記載していただきたい。		ご指摘のとおり、文末に「ただし、プラットホーム設備の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りでない。」を追記します。
19	52	第1章 鉄軌道 2. 都市間鉄道	「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」共通		「移動等円滑化基準」において、但し書きによる除外の記載がある項目につきまして、「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」では、その但し書き部分が省略されているものが多数見受けられます。これらは物理的・技術的に対応できないものについても整備を求めるものとなってしまっているものがあることから、「移動等円滑化基準」と同義となるように「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」にも但し書きを記載していただきたい。		本整備ガイドラインは、各整備内容の範囲において可能な限り質の高い設備整備のあり方を、目安として具体的に示すものであることから、「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。」といった物理的制約を前提とした但し書きは記載していません。ガイドライン記載の整備内容となるよう十分な検討をしたうえで物理的制約等からその達成が困難な場合については、各設備ごとに掲載している移動円滑化基準の但し書きを参照し、適合するか否かを有無を確認してください。 なお、物理的制約以外の但し書きについては、ガイドラインにおいても記載しています。
20	53	第1章 鉄軌道 2. 都市間鉄道	①乗降口(車外)	行き先・車両種別表示	「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」共通と同じく、「移動等円滑化基準」と同義となるように「◎:移動等円滑化基準に基づく整備内容」にも但し書きを記載していただきたい。 さらには、現行ガイドラインにおける「標準的な内容」に記載されている表記を活かし、車両の編成が一定していない等の場合においても除外する旨の但し書きを記載していただきたい。		ご指摘を踏まえ、◎移動等円滑化基準に基づく整備内容の行き先・車両種別表示の文末に「ただし、行き先又は種別が明らかな場合は、この限りでない。」を追記します。

21	53	第1章 鉄軌道 2. 都市間鉄道	①乗降口(車外) ③車椅子スペース と座席 ④トイレ		新基準では、すべての特急車両1編成において、すべての車両、最低でも離れた2両(自由席車両、指定席車両)に多機能トイレの設置とフリースペース的な座席の設置を望みます。勿論、救護用の個室もあります。当たり前のことですが、その2両の扉幅は、最低でも90cm以上であること。		現行ガイドラインでも○標準的な整備内容として、「各車椅子スペース直近の乗降口の有効幅を900mm以上とする。」「多機能トイレは車椅子スペースに近接した位置に設置する。」を記載しているところです。なお、フリースペースについては、設置例の参考提示をしていますが、車椅子から座席への移乗、車椅子での利用がない場合には座席に座りたいという要望もあることから、整備内容の記述については、今後の検討課題としています。なお、項番6、7の記述も参照してください。
22	60	第1章 鉄軌道 2. 都市間鉄道	③車いすスペース と座席(客室)		一部のデッキ付き特急列車に限定することなくハンドル型電動車いすであっても他の車いす同様に客室ないの車いすスペースの正着できるよう動線を含め整備基準を明確に示すこと。		ご指摘の点につきましては、今後の検討課題とします。
23	60	第1章 鉄軌道 2. 都市間鉄道	③車椅子スペース と座席	車椅子スペースの 設置数	1列車に1以上ではなく、1両ごとに1カ所設置とすべき	複数の車椅子利用者が鉄道を利用する場合、同列車を利用することができないため。	列車には疲れやすく座りたい人などさまざまな乗客がいるため、それら需要との調整の上、設置数を定めるべきものと考えられます。今回のガイドライン改訂の検討委員会でのご意見等を踏まえ、原案の記述とします。なお、項番6、7の記述も参照してください。
24	60	第1章 鉄軌道 2. 都市間鉄道	③車椅子スペース と座席	車椅子スペースの 設置数	指定席11号車にしかないの、自由席車両にも、こういう場所が必要である。		現行ガイドラインにおいても、○望ましい整備内容として「車椅子スペースを設ける際には、列車の編成両数や利用状況を勘案し、座席種別(例えば、指定席・自由席等)の配分にも考慮することが望ましい。」を記載しているところです。なお、本整備ガイドラインの改訂案文では、従前◇望ましい整備内容であった「車両編成が長い場合には、1列車に2以上の車椅子スペース(多目的室が利用できる場合を含む)を設ける。」を○標準的な整備内容に、「各路線の利用実態を踏まえ、車椅子使用者の利用が多い場合には、車椅子スペースを増設することが望ましい。」を◇望ましい整備内容として新たに記載したところです。
25	60	第1章 鉄軌道 2. 都市間鉄道	③車椅子スペース と座席	車椅子スペースの 広さ	新幹線は車いす利用者用に1席のみシートを外した場所を、1運行につき2カ所作っているが、2席はむしろほしい。車いすで通路を狭めてしまう。		○標準的な整備内容において「車椅子スペースは、車内の通行に支障のない形態で確保する。」としています。
26	60	第1章 鉄軌道 2. 都市間鉄道	③車椅子スペース と座席	車椅子スペースの 広さ	電動車いす利用の場合狭いので、デッキにいるしかない。不公平である。		前項の記述のほか、○標準的な整備内容において「車椅子使用者の数、車椅子の大きさ等から車椅子に乗車したまま客室内にとどまるスペースが不足する場合は、円滑に利用できるように車椅子スペース近くに多目的室等を設置する。」としていて、デッキ乗車をすることのないよう、事業者の取り組みを期待するところです。

27	86	第2章バス 1. 都市内路線バス	④車椅子スペース	車椅子スペースに設置する座席	バス内部の、たたむ座席2席分(車いす利用者が乗った場合)、の収納を簡単にしたい。運転手さえ、たためない場合が多い。	移動等円滑化基準省令第39条でも「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。」と規定しているところ。
28	109	第2章バス 1. 都市内路線バス	⑩コミュニケーション設備	コミュニケーションボード	路線バス・タクシーなどへのコミュニケーションボードを常備するのは良い策だと思います。ですが、正直、外国人向けのもはボードに載せられる程度の単語では事足りないのではないのでしょうか。また、日本語の漢字と英語の併記のみで十分です。中国語・ハングルははっきりいって不要です。4ヶ国語も乗せると見づらく大変です費用の無駄だと思われま。また、最近JRの駅など駅名に漢字表記がない所があります。ひらがなとアルファベット、ハングルしかないなどいたい何処の国かと思ってしまう。公共の交通機関の表示は日本語の漢字と、英語のみをお願いします。	コミュニケーションボードについては、障害当事者の方への対応の他、日本語を話すことができない外国から来た方への対応も念頭において製作されたものであるため、多言語表記となっております。なお、駅名標つきましては、従前通り◇望ましい整備内容の記載とし、今後の普及動向、研究動向を見極めたいと考えております。
29	109	第2章バス 1. 都市内路線バス	⑩コミュニケーション設備	コミュニケーションボード	バスやタクシーのコミュニケーション設備について、コミュニケーションボードを“移動等円滑化基準に基づく整備内容”としてください。また、筆談用具だけでは、運転している間は書けず、スムーズにコミュニケーションがとれないため、コミュニケーションボードや、停留所の一覧などを用意しておき、指差しで答えられるように変更してください。	今回は移動等円滑化基準省令の見直しまで行っていないことから、今後の検討課題とします。
30	113	第2章バス 2. 都市間高速バス(高速・リムジンバス)	前書き		最後の段落の「ただし、」以降は移動等円滑化基準に関する記述ではない上に「先進国」では乗降用リフトの設置によってバリアフリー化が達成されているので記載する必要が無いので削除すべき。	ただし書きについては、現状の都市間路線バスのリフト設置に関して課題となっている項目について記載しているものであって、ここで問題提起をすることが重要であると考えます。
31	168	第3章タクシー 2. 視覚障害者への対応	①点字表示・音声案内等	運賃の音声案内	・タクシー車両について、弱視者や高齢者に配慮し、通常的位置に加えて、運転席の背ずり背面等至近距離から運賃を確認できる装置の設置を、なお望ましい配慮として推奨すべき。	現行ガイドラインの改訂案文では、「視覚障害者のために、音声によって運賃が確認できるような装置を設置する。」と記載しているところ。また、タクシー車両はマン・ツーマンで乗客と対応できることから乗務員の適切な読み上げによる方法でも対応可能と考えます。
32	173	第3章タクシー 5. 高齢者・障害者等その他配慮事項	③運賃案内	タクシーメーターの位置	現在のメーター器は、健常者にとっても分り辛い。利用者目線での「分りやすさ」を追求する事で、苦情の低減が図れると考える。 聴覚障害者のある方は、無線配車を使用出来ない。一般タクシーの配車システムにおいても、FAXやメールでの配車依頼が可能になるようにすべきである。	現行のガイドラインにおいても、標準的な整備内容として、「タクシーメーターは、後部座席からも見やすい位置に設置する。」と記載しているところ。なお、タクシーの無線配車については、本整備ガイドラインの対象外となりますが、一部事業者においてFAXや携帯電話の普及によりFAXやインターネットから予約が可能となっています。

33	174	第4章 航空機			<p>車いす使用者が航空機に搭乗する際に、航空手荷物として車いすを預けることになるが、車いすの高度はJIS基準内104cm以内のものであるにもかかわらず、対応コンテナの基準がないためコンテナについての新たな基準を設ける必要がある。</p>	<p>航空会社毎に車いすを積載するコンテナの寸法基準がないためコンテナに車いす(JIS基準内)の背もたれが高く積載できないという理由で、搭乗を断れるケースが多々発生している。</p>	<p>車いすをコンテナに直立のまま積み込めない場合、航空会社は、横に寝かせるなど積み込み方法を工夫して対応しているところであり、特段問題は発生していないものと認識しております。 このため、現状においては、新たにコンテナに関する基準を設ける必要はないと考えております。</p>
----	-----	---------	--	--	---	---	---

ガイドラインご指摘対応一覧(その他)

No.	ご指摘内容	理由	対応
1	<p>〇〇(特定の鉄道事業者)に対する厳正な行政指導をお願いします。</p> <p>人身事故であれ、設備故障であれ、定時運行ができない状態を放置する事業者に対しては、行政指導を行うべきだと考えています。</p> <p>税金面の減免措置などの停止、新規建設申請の却下等により、責任のある対応が取れるよう指導をして頂きたいと考えています。</p>		<p>本ご意見は、特定の鉄道事業者の輸送確保に関するご意見であり、本整備ガイドラインの範囲外です。</p>
2	<p>女性専用車両は国土交通省が任意で法的根拠がなく、男性を強制的に降車させるような行為は不適切と認めています。</p> <p>やるのなら、誰でも乗車できるがお年寄りや体の不自由な方を優先するという、「思いやり車両」と名称変更すべきです。</p>		
3	<p>女性専用車は優先席などとは異なり、他の先進国には存在しない悪質な性差別制度であり社会から容認されおらず強い批判がある不当な存在なのでガイドラインへの記載は不適切です。</p> <p>修正案としては、「女性専用車に関しては一切記載しない」、または、どうしても記載するのであれば、「女性専用車はあらゆる男性が利用でき、女性だけの状態を保証するものではない」との記載を行うこと。</p> <p>(消費者基本法にある事業者の正しく正確な情報の説明義務)</p>		<p>女性専用車両の設定については、各鉄道事業者がそ</p>

ガイドラインご指摘対応一覧(その他)

No.	ご指摘内容	理由	対応
4	<p>女性専用車両を公明党が導入進めています、表示が紛らわしいです。 実際は任意協力の「優先車両」なのに、「専用」と表示されています。 これは偽装表示だけでなく、お年寄りや体の不自由な方は「優先」で、健康で若い人も含めた女性は「専用」というのはおかしいと思いませんか？</p>		<p>それぞれの判断のもとで行っているものであって、バリアフリー整備ガイドラインの範囲外です。 本ガイドラインにおいては、女性専用車等、事業者が利用者を限定している場合において、その車両等を利用可能な対象者や時間帯のを分かりやすく明示することが望ましいことを例示しているものです。</p>
5	<p>改訂ガイドライン案_車両編パブコメ案(第4部第1章)・P31に、「女性専用車両等においては、乗車が可能な乗客について分かりやすく明示する事が望ましい」とある。現在の女性専用車両の表示は、男性で乗車可能なのは小学生や障害者のみのような表記だが、国土交通省と鉄道会社が女性専用車両は男性の任意の協力で成り立っており、男性の乗車を認めている回答を出している。 よって現在の表記は消費者基本法第5条「(2)消費者に対し必要な情報を明確かつ平易に提供すること」に違反している。 以上の事から、女性専用車両の「女性専用」表記は偽りであり、またほぼ確実に女性しか乗車出来ないような印象を与えるので、廃止すべきである。 そして誰でも乗車可能である事が分かる明記にすべきである。</p>		
6	<p>・障害者基本法で「言語(手話を含む)」と明記されたので、手話についての提言・提案をもっと盛り込むべきである。</p>		<p>手話というソフト面での対応についてガイドラインにどう記載していくかは今後の課題と考えます。</p>

ガイドラインご指摘対応一覧(その他)

No.	ご指摘内容	理由	対応
7	バリアフリー新法の対象となっている駅の上限撤廃を求める。		バリアフリー法では、旅客施設を新設、大改良する際には移動等円滑化基準省令に適合させるよう規定されております。一方で、対象とならない旅客施設のバリアフリー化については、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。としているところであり、今後も地域の要請の強い旅客施設については、地域の関係者で話し合い、協力しあって進められるものと考えます。
8	公共施設や設備の案内板の表記は日本語と英語のみで充分です。中国、韓国語表記は要りません 早急に撤去を要請します。反日国でありテロを企てるおそれのある組織に言語案内で土地勘や施設内部理解を助ける事はテロを助けるのと同じ事です		本ガイドラインにおいては「◇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。」としており、それぞれの交通機関の利用者の状況を踏まえて整備が行われているものと考えます。
9	ノンステップバスの整備目標として32年度末までに、適用除外車両を除いたバス車両のうち、70%をノンステップバスとすることになっているが、地方バスについては燃料の高騰や旅客の減少等大変経営環境が厳しい中で、何とかノンステップバスの導入に努力をしているが、これが一層促進されますよう助成措置について大幅な予算拡充をお願いします。現在の助成制度では整備目標の達成は困難であると考えます。		助成制度については、本整備ガイドラインの対象外です。
10	今後、超高齢化社会を迎えるにあたり、停留所のバリアフリー化を進展させる必要があると考えるが、例えばベンチの設置については道路管理者や公安委員会等の意見の聴取や安全確保等からの問題から設置できず、高齢者に大きな負担を強いている状況にあります。これが推進されますよう関係機関との円滑な連携や費用負担のあり方(場合によって補助制度の創設)について検討をお願いします。		

ガイドラインご指摘対応一覧(その他)

No.	ご指摘内容	理由	対応
11	鉄道車両におけるカーテンについては、有段階固定型でなく、無段階固定型でかつペットボトル等水分補給の用品等を窓際に置くことについても、邪魔にならない仕様であること。	車両内への太陽の照射により、体調に異常をきたすこと等を想定される中、空間設計のあり方を見直すことにより、すべての乗客に対する移動空間の快適化を含めた移動円滑化に資するため。	本件ご指摘のカーテンのあり方については、事業者又はメーカーによる設計の裁量の範囲と考えます。
12	バスの乗降については、料金精算の兼ね合い等もあり、地域的に前乗り仕様や後ろ乗り仕様の不一致状況があるため、国としても統一化を目指していただきたい。	全国的な標準化を図ることにより、地域差異による乗客の戸惑いや乗降時間の短縮に貢献するほか、共通化によりバスの更なるスケールメリットによる低価格化により、さらなる移動円滑化に資することが可能となるため。	バスの乗降位置については、ドアの数、料金体系等各地域の実情に応じて設定すればよいものと考えます。
13	スロープバスではなく、ノンステップバスを標準として欲しい。		移動等円滑化基準省令では、スロープ付きバスでもよいことになっていますが、本整備ガイドラインでは、ノンステップバスを中心とした記載にしているところです。
14	・リフト付きバスについて、25%達成目標であれば「○：標準的な整備内容」ではなく「◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容」にすべき。		移動等円滑化基準に基づく整備内容にするためには、移動等円滑化基準省令の改正が必要であり、今後の課題とします。
15	◇市町村及びタクシー事業者は、視覚障害者がタクシーを容易に止められる施策を講じることが望ましい。を追記いただきたい。	視覚障害者は、タクシーが止められずに困ることが多い。	タクシーを止めるための方策については、本整備ガイドラインの対象範囲外です。 なお、タクシーを止めるための旗を製作し、その旗を振ることによってタクシーに乗れるようするなどの取り組みをされている団体もあるようです。

ガイドラインご指摘対応一覧(その他)

No.	ご指摘内容	理由	対応
16	<p>現在、弊社では新造船の計画をしており、バリアフリー化も仕様に入れております。しかしながら〇〇港においては、年間利用者数が約25万人あるにもかかわらず、棧橋付近に現在トイレが設置されておられません。本件については、〇〇市に再三要望しておりますが全く手つかず状態で約5年経ちます。理由としては予算がない、棧橋は国の防災棧橋であるので勝手にできない、岸壁側は地元自治体の管理であるので出来ない、等々の理由を並べられ、運輸局にも後押しするよう嘆願しても実現しません。また、航路の距離が1.5km10分ですので、スペースの限られた船舶内にトイレを設けるより、先に待合所付近に設置するのが当然ではないでしょうか？</p>	<p>弊社の航路のような航行時間10分の短い航路では、船内のバリアフリー化は当然のことながら、総トン数19トンの狭い船内では、バリアフリートイレに船内面積の多大なスペースを取られてしまう。それよりも待合所にトイレを併設したり、駅からの徒歩道路に屋根を作る方が、利用者にとって有用であると考えます。 航路や運航船舶の状態、利用者の利便性に応じた方の作成を要望します。</p>	<p>便所の設置義務がない船舶もあることから、移動等円滑化基準省令では、「便所を設ける場合は～」と規定されており、船側、ターミナル側どちらに便所を設置するかは各地域、路線の事情によって調整すればよいことと考えます。利用者もまじえた関係者間の調整が望まれます。</p>
17	<p>静音性タクシーについては、疑似エンジン音の発生を必須としてください。</p>	<p>最近、ハイブリッドカーや電気自動車が多くなり、その接近が視覚障害者に把握できず、接触事故が相次いでいる。 特に、タクシーにおいては静音車が広がっている。安全にタクシー利用ができるよう疑似エンジン音の発生を必須としていただきたい。</p>	<p>ハイブリッド車等の静音性対策については、平成22年1月にハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドラインを作成しました。同ガイドラインを受け、自動車メーカーでは、新車に対する車両接近通報装置の標準装備を順次行うとともに、既販車に取り付けることのできる後付け装置の開発・普及が進んでいると認識しております。 国土交通省においては、現在、義務化に向けての検討を行っており、併せて、国際基準の策定にも積極的に取り組んでいるところです。</p>
18	<p>公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン検討委員会委員及び同小委員会委員の人は、法人の代表を指定席のようにするのではなく、公募し、審査の仕組みを設けて、この分野への提言に意思と能力のある人材を登用すべきだと考える。</p>	<p>同名簿の構成を見ると、特に障害者団体においては旧態依然の感を強くする。安心して歩行・移動できるまちづくりの実現に向けて活動している人材は多い。</p>	<p>できるかぎり多くの皆さまからご意見をいただけるよう、意見集約の方法について、引き続き検討してまいります。</p>
19	<p>意見募集の資料がPDFのみで、視覚障害者には、新旧の比較など非常に分かりにくい。→ワードや、エクセルなど、ダウンロードできるファイルの選択肢を増やしていただきたい。</p>		<p>視覚障害がある方等からお申し出があった場合には、可能な限り対応を行っているところですが、パブリックコメント時の提示方法については、引き続き検討してまいります。</p>