

移動等円滑化基準及び整備ガイドライン改正に向けた主要論点に係る検討の方向性
(たたき台)

段差解消されたルートの複数化について

【課題】

- ・ 出入口が複数ある旅客施設で段差解消経路が 1 ルートのみであること等により、高齢者・障害者等が車両等に乗降する際に、高齢者・障害者等以外の旅客に比して著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされる状況の改善。

【検討の方向性】

- ・ 現在の段差解消経路 1 ルート以上の基準は維持しつつ、複数ルートの必要性について基準化の是非を含め対応を検討。

【留意点】

- ・ 複数ルートの定義や改善を求める状況（著しい）の線引きをどう考えるか。
- ・ エレベーター等の設置が構造上等の理由により困難なケースがあること。

乗換ルートについて

【課題】

- ・ 乗換ルートとは異なるルートのみが段差解消していること等により、高齢者・障害者等が乗り換えをする際に、高齢者・障害者等以外の旅客に比して著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされる状況の改善。

【検討の方向性】

- ・ 乗換ルートの段差解消の必要性について基準化の是非を含め対応を検討。

【留意点】

- ・ 乗換ルートの定義や改善を求める状況（著しい）の線引きをどう考えるか。
- ・ エレベーター等の設置が構造上等の理由により困難なケースがあること。

エレベーターかごの大きさについて

【課題】

- ・車両等への乗降に際して、高齢者・障害者等以外の旅客が階段等により円滑に移動する一方で、高齢者・障害者等がエレベーターの前で滞留し、エレベーターの利用までに著しく長時間を要すケースの改善。

【検討の方向性】

- ・現行の基準（１１人乗り）は維持しつつ、著しい滞留が発生しないよう、利用実態に応じたかごの広さをできる限り確保することについて、基準化の是非を含め対応を検討。
- ・エレベーター以外を利用できる旅客のエレベーター利用を少なくするため、エレベーターに要配慮者優先のマーク設置を検討。

【留意点】

- ・利用実態を踏まえたかごの適切な大きさのあり方についてどう考えるか。
（利用実態に関して、外的要因により旅客数の変動があり得ることに注意が必要）
- ・滞留の定義や改善を求める状況（著しい）の線引きをどう考えるか。
- ・エレベーター設置が構造上等の理由により困難なケースがあること。

トイレについて

【課題】

- ・車椅子利用者等、バリアフリー化された便房を必要とする方が、他の便房に比べ当該便房が混雑することにより、利用したい時に利用できないケースの改善。

【検討の方向性】

- ・トイレの機能分散（現行の基準において１つの便房内に車椅子対応、オストメイト対応等の機能を求めているところ。１つの便所内にこれら機能の整備を求めることとし、自由度のある配置ができるように基準を変更）
- ・現行の基準において、単にバリアフリー化された便房であることの表示を求めているところ、具体的な機能を扉に表示する等、機能分散に応じた表示の仕方に変更。（視覚障害者向けの表示のあり方を含む）
- ・ガイドラインにおいて、スペースに応じたトイレの望ましい配置例を例示。（様々なレイアウトを例示。また、この中で男女共用便房の必要性にも言及）
- ・異性同伴等を考慮した便房内カーテンといった機能についてもガイドラインの記載を検討。

※利用者全体に対する意識啓発も必要。

誘導案内について

【課題】

- ・視覚障害者、聴覚障害者、発達障害者等が、より識別し易い情報提供の仕方の検討。

【検討の方向性】

- ・これまでの調査結果等を踏まえ、以下のような論点についてガイドラインへの記載を検討。

(例) 照明の明るさのあり方について。

視覚障害者誘導用ブロックのエスカレーターまでの敷設のあり方について。

現状以上に見やすくわかりやすい統一された案内サインのあり方について。

【留意点】

- ・視覚障害者をエスカレーターに誘導することについての安全確保。

異常時の案内について

【課題】

- ・運行情報について、異常発生時に視覚障害者、聴覚障害者、発達障害者等に必要な情報が伝わりにくい状況の改善。

【検討の方向性】

- ・異常時の運行情報の提供を可能とする設備の整備について、基準化の是非を含め対応を検討。

【留意点】

- ・提供されるべき運行情報の範囲。

ホームドア及び内方線付き点状ブロックについて

【課題】

- ・視覚障害者等のホーム転落事故の防止。

【検討の方向性】

- ・現行では基準となっていない、内方線付き点状ブロックの敷設を基準化。

※ホームドアの設置促進（「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめの内容を受けて具体的な内容を検討）

【留意点】

- ・新型ホームドア設置時の視覚障害者誘導用ブロックの敷設のあり方。

プラットホームと車両床面の段差及び隙間の解消について

【課題】

- ・車椅子利用者等が円滑に車両へ乗降できる環境の改善。

【検討の方向性】

- ・現行基準において、段差・隙間をできる限り平ら・小さいものであることと規定されている一方、基準の数値化が技術的に困難であることを踏まえ、車椅子利用者等が円滑に乗降できる措置のガイドラインへの記載の充実を検討。（優良事例の追記等）

【留意点】

- ・都市鉄道内の一部の駅施設及び車両については、現在の一般的な鉄道と異なる駆動方式の採用や、ホームのかさ上げ等により、段差及び隙間を一定以下に抑えることが実現できているケースもある。
- ・一方、一般的には、
 - ①乗客数によって変動する車両下のバネのたわみや、線路を支えるバラスト（小石・砂礫）の沈み込み等により、車両床面の高さがより大きく変動することでプラットホームとの段差の変動もより大きくならざるを得ない、
 - ②車両の重心の位置等により車両の横揺れの程度が大きくならざるを得ず、車両とプラットホームの接触を防止するためには、個別の車両・レールの構造に対応してそれぞれに適した隙間を確保する必要がある、といったことが指摘されている。

鉄道の子椅子スペースについて

【課題】

- ・ デッキ型車両について、子椅子スペースが満席の場合乗車できないケースや、同スペースが狭く利用しづらいケースの改善。
- ・ 通勤型車両について、子椅子利用者がドア付近の通路上に乗車しなければならないケースの改善。

【検討の方向性】

- ・ 1 編成に 2 以上の子椅子スペースの確保について基準化の是非を含め対応を検討。

【留意点】

- ・ 現状の子椅子席の利用率や潜在需要をどう考えるか。
- ・ 子椅子スペースと、車両の通路のスペースとの重なりについて、その許容範囲をどう考えるか。
- ・ 自由席、グリーン席など、営業上設けられているクラス別の子椅子スペースの扱いをどう考えるか。
- ・ 通勤型車両において、子椅子スペース以外にも乗車している実態をどう考えるか。
- ・ 1 編成あたりの車両数が少ないものについての扱いをどう考えるか。

乗合バスについて

【課題】

- ・ワンステップバスよりも利用者の利便性が高いノンステップバスの更なる普及。
- ・ハイデッカータイプのバスについて、車椅子利用者に対応したバリアフリー化（乗降用リフト付きバス等）の普及。

【検討の方向性】

- ・引き続き検討。

UD タクシーについて

【改善したい事項】

- ・車椅子利用者が乗車できる UD タクシーの普及。

【検討の方向性】

- ・引き続き検討。

以上