

### 3 本年度の検討の結果について

主要論点項目について、①課題、②検討の方向性、③論点及び今後の検討内容、を整理すると共に、主要論点以外の項目について、見直しの方向性を整理し、来年度に具体の改正内容の検討を行うようとりまとめを行った。

#### 3-1 主要論点に係る検討の方向性

##### 【検討の方向性の類型】

- ① 移動等円滑化基準化又は現行基準を見直し
- ② 移動等円滑化基準化又は現行基準の見直しを視野に引き続き検討
- ③ バリアフリー整備ガイドラインにおいて反映
- ④ その他

##### 1. 旅客施設全般関係

###### 段差解消されたバリアフリールート of 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】②

- ・一定の場合に複数のバリアフリールートを整備することについて、基準化を視野に引き続き検討。  
※現行基準：1ルート以上。

###### 【論点及び今後の検討】

- ・複数ルートの定義、複数のバリアフリールートを整備すべき状況等について、来年度専門的な検討を行い具体化。

###### 乗換ルートのバリアフリー化について

###### 【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】②

- ・乗換ルートの考え方について、基準化を視野に引き続き検討。  
※現行基準：規定なし。

###### 【論点及び今後の検討】

- ・乗換ルートの定義、バリアフリールートを整備すべき範囲等について、来年度専門的な検討を行い具体化。

###### エレベーターかごの大きさ等について

###### 【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】②①

- ・現行の基準（11人乗り）では著しい滞留が発生する一定の場合のエレベーターの大型化について、基準化を視野に引き続き検討。

※現行基準：11人乗り以上（実際は寸法で規定）。

- ・併せて、エレベーターを必要とする旅客のエレベーター利用の円滑化のため、エレベーターへの優先マーク設置について、基準化。

※現行基準：規定なし。

#### 【論点及び今後の検討】

- ・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。
- ・滞留の定義や適切なかごの大きさのあり方等について、来年度専門的な検討を行い具体化。

### トイレのバリアフリー化について

#### 【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】①

- ・トイレの機能分散（1つの便所内に必要な機能の整備を行うこと）について、基準化。

※現行基準：1つの便所内に必要な機能を確保。

- ・これに伴い、便房に係る具体的な機能を表示するよう、現行基準を見直し。

※現行基準：便房について、車椅子マークを表示。

#### 【今後の検討】

- ・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（男女共用便房を含む。）の例示を検討。
- ・このほか、異性同伴等を考慮した便房内カーテンの設置等についても、ガイドラインへの記載を検討。  
※利用者全体に対する意識啓発は、引き続き実施。

### 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】③→委員会にて②に変更

- ・過去実施された調査結果等を踏まえ、以下のような事項についてガイドラインへの反映を検討。

（例）照明の明るさのあり方

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

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

#### 【今後の検討】

- ・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等に留意しつつ、ガイドラインの記載内容について検討。

### 運行等に関する異常時の情報提供及び避難誘導等に関する非常時の情報提供について

※旅客施設、車両共通事項

#### 【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】②

- ・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、基準化を視野に引き続き検討。  
※現行基準：異常時の情報提供について具体的な規定なし。

【論点及び今後の検討】

- ・旅客施設や車両の特性に応じた提供されるべき運行情報の範囲、施設整備のあり方について、来年度専門的な検討を行い具体化。

ホームからの転落防止（ホームドア及び誘導用ブロック）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】①

- ・ホームドアが設置されない駅における内方線付き点状ブロックの敷設を基準化。  
※現行基準：ホームドア未設置駅は点状ブロックを敷設。

【今後の検討】

- ・ホームドア設置駅の誘導用ブロックの敷設のあり方については、「新型ホームドア等に対応する視覚障害者誘導用ブロック敷設方法に関する調査検討委員会」の検討結果等を踏まえ、要すれば基準化又はガイドラインの記載内容の充実を検討。

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】③→委員会にて②に変更

- ・基準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や優良事例について、ガイドラインの記載の充実を検討。

※現行基準：段差・隙間はできる限り平ら・小さいものであること。

※ホームと車両の段差解消については、一般的に以下の点等から技術的に基準化が困難との指摘がある。

- ・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、
- ・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、

※他方、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ことから、こうした事例について、ガイドラインへの記載充実を検討。

【今後の検討】

- ・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充実。（単独乗降可能、可動式ステップ、ホーム嵩上げ、ホーム部分嵩上げ等、優良事例の追記）

鉄道の車椅子スペースについて

【課題】

- ・デッキ型車両について、車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、車椅子利用者がドア付近の通路に乗りしなければならないケースの改善。

**【検討の方向性】①→委員会にて②に変更**

- ・1列車に2以上の車椅子スペースを確保することについて、基準化。

※現行基準：1列車1以上。

**【今後の検討】**

- ・車椅子席の利用実態や潜在需要、鉄道車両の構造（通路スペースの確保等）、列車の編成のあり方等を踏まえ、車椅子スペースの具体の確保のあり方等について具体的に検討。

※通勤型車両については、利用状況等から、1車両に1以上の車椅子スペースの確保が望ましいとの意見を踏まえ、引き続き検討。

**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】②④**

- ・ノンステップバスの更なる普及について、基準化を視野に引き続き検討。

※現行基準：ノンステップバス又はワンステップバスを導入。

- ・ハイデッカータイプのバスのバリアフリー化については、別途検討。

**【論点及び今後の検討】**

- ・ノンステップバスのみを基準化することについての課題を整理しつつ、引き続き検討。
- ・ハイデッカータイプのバスのバリアフリー化については、ユニバーサルデザイン2020行動計画において「空港アクセスバスについては、羽田・成田の両空港で実施している実証運行により得られた課題も踏まえ、リフト付バス以外の車両（例：スロープ付ダブルデッカー）等の導入、バリアフリー車両の効率的な運用等についても検討しつつ、既存の支援制度も活用したバリアフリー化を図る。」とされたことを踏まえ、別途検討。

**ユニバーサルデザインタクシーについて**

**【課題】**

- ・車椅子利用者が乗車できるユニバーサルデザインタクシーの普及。

**【検討の方向性】③**

- ・バリアフリー整備ガイドラインへの反映を検討。

**【今後の検討】**

- ・タクシー車両について様々な用途に様々な車種があることを踏まえつつ、ガイドラインにおいてユニバーサルデザインタクシーの導入促進に向け、記載の充実を検討。

### 3-2 主要論点以外に係る検討の方向性

移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令を基準と表現

バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編、車両編)を整備ガイドラインと表現

Tokyoアクセシビリティガイドライン案をAGLと表現

◎: 移動等円滑化基準に基づく整備内容、○: 整備ガイドラインにおける標準的な整備内容、◇: 整備ガイドラインにおける望ましい整備内容

	論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	見直しの方向性
通路	1 「移動等円滑化された経路」について	◎公共用通路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1以上設けなければならない。 ○公共用通路との出入口と各ホームを結ぶ乗降動線(異なる路線相互の乗り換え経路を含む。)において旅客の移動が最も一般的な経路(主動線)を移動等円滑化する。 ○線路によって地域が分断されている場合など、離れた位置に複数の出入口があり、それぞれの出入口の利用者数が多く、それぞれの出入口からの経路案内が利用者から期待される場合は、その全ての主要出入口から移動等円滑化された経路を確保する。 ○公共用通路との出入口を移動等円滑化した場合には、公共用通路側の施設設置管理者と協議の上、誘導サインの表示内容の共通化及び連続化を図るなど利用者が混乱しないように改札から公共用通路出入口までの移動等円滑化された経路の案内を行う。他の事業者や公共交通機関への乗り換えルートについても同様とする。 ◇他の経路に関しても可能な限り移動等円滑化することが望ましい。	(3-1にて記載)
	2 通路の幅寸法について	◎有効幅140cm以上とする。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、50m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、有効幅を120cm以上とする。 ◇車椅子使用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅180cm以上とすることが望ましい。	・基準については、車椅子と歩行者がすれ違い可能であること等を踏まえ、現行のとおり。 ・AGLの規定[標準:1,500mm以上]については整備ガイドラインへの反映を検討。
	3 通路の空き高寸法について	○原則として床から200cm程度の高さまでの間の空間に天井、壁面からの突出物を設けない。やむを得ず突出物を設ける場合は、視覚障害者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないよう、高さ110cm以上の柵の設置やそれに代わる進入防止措置を講ずる。この場合、床面からの立ち上がり部に隙間を設けず、白杖で容易に柵等を感じることができるよう配慮する。	・AGLの規定[標準:2,100mm以上]については整備ガイドラインへの反映を検討。
	4 傾斜路の勾配について	◎移動等円滑化された経路を構成する傾斜路の勾配は1/12以下とする。ただし、傾斜路の高さが16cm以下の場合は、1/8以下とする。 ○屋外では1/20以下とする。 ◇屋内においても1/20以下とすることが望ましい。	・AGLの規定[標準:301~3001mm(は1/14等)]については整備ガイドラインへの反映を検討。
階段	5 手すりについて(傾斜路手すりも同様)	◎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。 ◎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貼り付けること。 ○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。 ○階段の幅が400cmを超える場合には、中間にも手すりを設置する。 ○2段手すりとした場合、床仕上げ面から手すり中心までの高さ:上段H=85cm程度、下段H=65cm程度。 ○丸形で直径3~4cm程度とする。 ○手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりのあきを5cm程度とする。 ○手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。 ○始終端部においては階段の開始部より手前から設置し、手すりの水平部分を60cm程度とする。 ◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。	手すりの仕様(直線等)については整備ガイドラインにて記載を検討。
E V	6 エレベーターの出入口幅について	◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターの出入口の有効幅は80cm以上とする。 ◇車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅90cm以上とすることが望ましい。	・AGLの規定[標準:850mm以上]については整備ガイドラインへの反映を検討。
	7 エレベーターのかご内寸法について	◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかごの内法幅は、140cm以上、内法奥行き135cm以上(11人乗り程度)とする。ただし、スルー型や直角二方向出入口型エレベーターで、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造と開閉するかごの出入口を音声で知らせる設備が設けられているものにあつては、この限りでない。 ○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、かごの内法幅160cm以上、内法奥行き150cm以上(15人乗り程度)のものとする。ただし、スルー型や直角二方向出入口型エレベーターで、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造と開閉するかごの出入口を音声で知らせる設備が設けられているものにあつては、前記寸法によらなくても、15人乗り程度の大きさを備えるものであればよいものとする。 ◇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人乗り以上のエレベーターを導入する。その際、緊急時の対応等に配慮し、可能な箇所には、ストレッチャーを乗せることができる、奥行き(概ね200cm以上)のあるエレベーターを導入することが望ましい。	(3-1にて記載)

	論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	見直しの方向性	
E V	8 エレベーター乗降ロビーの付近に下り階段及び段を設けないとすることについて	<p>○新設等の場合には、乗降ロビー付近には、下り階段・下り段差を設けない。</p> <p>○既存施設であって乗降ロビー付近に下り階段・下り段差が存在する場合には、参考2-1-31(＜エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性＞)を参考として、その間には十分な広さの空間を設ける。</p> <p>◇この場合、利用者の安全を確保する観点から、転落防止ボールの設置等の転落防止策を併せて講ずることが望ましい。</p>	<p>・エレベーターの乗降ロビー付近には、下り階段・下り段差を設けず、下り階段・下り段差が存在する場合には転落防止策を講ずることについて検討。</p>	
案内誘導設備	9 案内表示について	<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を設けなければならない。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>◎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を表示する標識、又は公共用通路に直接通ずる出入口に設けられる、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があることを表示する標識(ピクトグラム)は、JIS Z8210 に示された図記号を用いる。</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。</p> <p>◎公共用通路との出入口を移動等円滑化した場合には、公共用通路側の施設設置管理者と協議の上、誘導サインの表示内容の共通化及び連続化を図るなど利用者が混乱しないように改札から公共用通路出入口までの移動等円滑化された経路の案内を行う。他の事業者や公共交通機関への乗換ルートについても同様とする。</p> <p>○◇整備ガイドラインにおいて表示方法等詳細を多数記載(記載量が多いため省略)</p>	<p>案内表示等に係る内容については来年度、以下について整備ガイドライン記載に向けた検討を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・異常時の表示について</li> <li>・床サインについて</li> <li>・ノングレア素材の使用について</li> <li>・照明の明るさについて</li> <li>・ネットワーク化、デジタル化されたサインについて</li> </ul> <p>また、過去安心生活政策課で実施した調査研究結果を整備ガイドラインへ記載を検討。</p> <p>(H24技術規格調査結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・床と壁のコントラストについて</li> <li>・空間が続いている方向を示すサインについて</li> <li>・錯覚を誘発するデザインの回避について</li> <li>・極端に大きくカラフルなサインへの留意事項について</li> </ul> <p>(H25技術規格調査結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・留意すべき色の組み合わせについて</li> <li>・色を活用した情報は文字・記号情報を付加して表示することについて</li> </ul>	
	1 0	音声案内について	<p>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等には、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で構成)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2以上の設備がある場合であつて、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2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。</p> <p>※音声その他の方法とは、以下に示すような方法を示す。・音響音声案内装置:音響または音声で設備等の位置・方向や車両等の運行・運航案内を示すもの・触知案内図等:点字や触知記号等で設備等の位置や方向を示すもの・点字表示:点字で経路の行先や運賃等を示すもの</p> <p>◎車両等の運行(運航を含む。)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。</p> <p>◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかご内に、かごの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で知らせる設備を設ける。</p> <p>◎エスカレーターへの行き先及び上下方向を知らせる音声案内装置を設置する。</p> <p>○◇その他参考も含め多数記載(記載量が多いため省略)</p>	<p>・JIS T0902を踏まえた整備ガイドラインの記載内容を検討。</p>
	1 1	照度、輝度、明度、コントラストについて	<p>◎コンコースや通路には、照明設備を設ける。</p> <p>◎階段には照明設備を設ける。</p> <p>◎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。</p> <p>◎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。</p> <p>◎旅客施設内の主要な施設内は、高齢者、障害者等が見やすいよう十分な明るさとする。</p> <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、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。</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>案内表示等に係る内容については来年度、以下について整備ガイドライン記載に向けた検討を実施。</p> <p>(再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・異常時の表示について</li> <li>・床サインについて</li> <li>・ノングレア素材の使用について</li> <li>・照明の明るさについて</li> <li>・ネットワーク化、デジタル化されたサインについて</li> </ul> <p>また、過去安心生活政策課で実施した調査研究結果を整備ガイドラインへ記載を検討。</p> <p>(H24技術規格調査結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・床と壁のコントラストについて</li> <li>・空間が続いている方向を示すサインについて</li> <li>・錯覚を誘発するデザインの回避について</li> <li>・極端に大きくカラフルなサインへの留意事項について</li> </ul> <p>(H25技術規格調査結果)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・留意すべき色の組み合わせについて</li> <li>・色を活用した情報は文字・記号情報を付加して表示することについて</li> </ul>
1 2	視覚障害者誘導用ブロックについて	<p>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等には、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で構成)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2以上の設備がある場合であつて、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2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。</p> <p>◎公共用通路との出入口から改札口を経て乗降口に至る経路を構成する通路等に、線状ブロックを敷設する。</p> <p>◎上記の経路上から、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、乗車券等販売所(券売機を含む)及び触知案内図等(音によるものを除く)へ分岐する経路上にも線状ブロックを敷設する。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であつて、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2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。</p> <p>◎点状ブロックは、視覚障害者の継続的な移動に警告を発すべき箇所である階段、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の、それぞれの位置に敷設する。</p> <p>○◇その他敷設方法について多数ガイドラインにて記載。</p>	<p>・視覚障害者誘導用ブロックのエスカレーターへの誘導については引き続き検討を実施。</p>	

	論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	見直しの方向性
案内誘導設備	1 3 緊急時の情報提供について	(考え方) 緊急時に高齢者、障害者等が円滑に移動及び避難等ができるよう、消防関係法令や各都道府県等の条例に基づいて施設等の整備を行う。 ◇停電時などを考慮して、主要通路に蓄光式誘導標識を敷設する。(JIS Z9095 参照)ただし、消防法その他の法令の規定により停電時などを考慮した誘導案内方法が整備されている場合はこの限りでない。 ◇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・文字表示によって提供できる設備を備えることが望ましい。	(3-1にて記載)
トイレ	1 4 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房の便器横移乗スペース寸法について	◎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。 ◎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200cm以上×200cm以上のスペースが必要。) ◎新設の場合等、スペースが十分取れる場合は、電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220cm以上×220cm以上のスペースが必要。)	・AGLの規定[便器横の移乗スペースを750mm確保]については整備ガイドラインへの反映を検討。
	1 5 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房の利用分散の対応について	◎便所を設ける場合、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又は便房(多機能トイレ)は、男女共用のものを1以上、または、男女別にそれぞれ1以上設置する。 ◎男女別に設置する場合、異性介助の際に入りやすい位置(一般トイレ出入口付近等)に設置する。 ◎多機能トイレの利用状況を見極め、必要に応じて、男子用トイレ、女子用トイレのそれぞれに1以上の、乳幼児連れ、車椅子使用者、オストメイトに配慮した簡易型多機能便房を設置する。 ◇多機能トイレや簡易型多機能便房の整備のほか、更なる機能分散を図る観点から、ペピーチェアやオストメイト設備などの簡易型機能を備えた一般便房を設置することが望ましい。 ◇車椅子使用者用便房、オストメイト用設備を有する便房、乳幼児連れに配慮した便房等の、個別機能を備えた専用便房を男女別にそれぞれ1以上設置することが望ましい。	(3-1にて記載)
	1 6 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房の機能、構造について	◎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又は便房(多機能トイレ)の出入口付近には、障害者、オストメイト、高齢者、妊産婦、乳幼児を連れた者等の使用に配慮した多機能トイレである旨を表示する。 ◎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又は便房(多機能トイレ)の出入口は、段がないようにする。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。また、多機能トイレの位置が容易にわかるように触知案内図等を設置する。 ◎高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具が設けられていること。 ◎高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房には、手すりを設置する。取り付けは堅固とし、腐蝕しにくい素材で、握りやすいものとする。 ◎滑りにくい仕上げとする。 ◎◇呼出しボタン、器具等の形状・色・配置、床の表面、おむつ交換シート、鏡、汚物入れ、洗面器等記載あり	(3-1にて記載)
休憩設備	1 7 休憩の用に供する設備について	◎高齢者・障害者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、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や服薬の影響等による疲れやすさ等に配慮し、旅客の移動を妨げないように配慮しつつ休憩のためのベンチ等を1以上設ける。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。 ◇ベンチの形状は、巧緻な操作が困難である障害者等に配慮し、はね上げ式や折りたたみ式を避け、固定式とすることが望ましい。	・AGLの規定[標準:50m程度の間隔]については整備ガイドラインへの反映を検討。
鉄道駅	1 8 ホームドアについて	◎発着するすべての鉄軌道車両の旅客用乗降口の位置が一定しており、鉄道車両を自動的に一定の位置に停止させることができるプラットホーム(鋼索鉄道に係るものを除く。)においては、ホームドア又は可動式ホーム柵(旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがある場合にあっては、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)を設ける。 ◎上記以外のプラットホームにおいては、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を設ける。 ◎旅客用乗降口との間の閉じこめやはさみこみ防止措置を図る。 ◇ホームドアや可動式ホーム柵の可動部の開閉を音声や音響で知らせることが望ましい。 ◎ホームドアや可動式ホーム柵の開閉が行われる各開口部の全幅にわたって、奥行き60cm程度の点状ブロックを敷設する。ドアの戸袋等の各固定部からの離隔を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30cm以下とする。 ◎ホームドア及び可動式ホーム柵は、乗降部への徒列ライン敷設、案内板の設置、または、固定部と可動部の色を変えるなど、ロービジョン者等が乗降位置を容易に視認できるように色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)に配慮する。 ◎可動式ホーム柵は、柵から身を乗り出した場合及びスキー板、釣り竿等長いものを立てかけた場合の接触防止の観点から、柵の固定部のホーム内側の端部から車両限界までの離隔は40cm程度を基本とする。	(3-1にて記載)

	論点	公共交通移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの内容	見直しの方向性	
鉄道駅	1 9	内方線付き点状ブロックについて	○プラットホームの内側であることを認識できるよう、点状ブロックの内側に内方線が位置するものとし、JIS T9251 に合わせたものを基本とする。	(3-1にて記載)
	2 0	ホームと車両の段差について	◎鉄軌道車両とプラットホームの段差又は隙間について、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さいものとする。 ○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。 ◇渡り板等の設備を使用しなくても、車椅子使用者が単独で乗降できるよう措置を講ずることが望ましい。	(3-1にて記載)
鉄道車両	2 1	鉄道車両の車椅子スペースについて	◎客室には1列車に少なくとも1以上の車椅子スペースを設ける。 ○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を設ける。 ○車椅子スペースは、利用形態を限定せず、ベビーカー利用者等の多様な利用者に配慮したものとする。 ○利用の状況、車両編成に応じ、車椅子スペースの増設について取り組む。 ◇各路線の利用実態を踏まえ、車椅子使用者、ベビーカー利用者の利用が多い場合には、車椅子スペース及びベビーカーが利用可能なスペースを増設することが望ましい。 ◎車椅子スペースは、車椅子使用者が円滑に利用するために十分な広さを確保する。 ○車椅子スペースは1,300mm以上×750mm以上を確保し、極力車椅子使用者が進行方向を向けるよう配慮する。 ◇車椅子スペースの広さは、1,400mm以上×800mm以上とすることが望ましい。この場合、車椅子が転回できるよう、前述車椅子スペースを含め、1,500mm以上×1,500mm以上の広さを確保することが望ましい。	(3-1にて記載)
バス車両	2 2	バス車両の車椅子スペースについて	◎バスには車椅子スペースを1以上確保する。 ○バスには2脚以上の車椅子スペースを確保する。 ○ただし、車椅子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や車椅子使用者の利用頻度が少ない路線にあっては1脚分でもやむを得ない。 ◇ノンステップバスの普及に合わせ、車椅子スペースの数の再検討が望まれる。	・AGLの規定[車椅子スペースは2台移乗設置]については引き続き検討。
	2 3	ノンステップバスについて	○乗降時における乗降口の踏み段(ステップ)高さは270mm以下とする。 ○傾斜は極力少なくする。 ◎乗降口と車椅子スペースとの通路の有効幅(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800mm以上とする。 ○乗降口付近を除く低床部分の通路には段やスロープを設けない。 ○低床部の全ての通路の有効幅を600mm以上とする。ただし、全幅が2.3m級以下のバスであって、構造上、基準を満たすことが困難なものについてはこの限りでない。 ◇低床部分には段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の有効幅を800mm以上とすることが望ましい。 (主要部分抜粋)	(3-1にて記載)
	2 4	リフト付きバスについて	○乗客の利便のために乗降用リフトを設置する場合には、次の構造のものを採用する。ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良い。 ①リフトの左右両側への手すりの設置その他の乗降時に車椅子の落下を防止する装置の設置されている又はそれと同等の措置が講じられているものである。 ②サイドブレーキがかかっていないとリフトが作動しない、リフト昇降時に障害物を検知した場合には自動停止する等のリフトの誤作動を防止する、昇降中に転落しないための措置が講じられているものであり、転落防止板(ストッパ)とリフトの昇降とが連動して作動するものである。 ③リフトにトラブルが生じた場合、手動でリフトを操作すること等により対処可能な構造である。 ○乗客の利便のためにスロープ板を設置する場合には、都市内路線バスのスロープ板の要件に準じたものを採用する。ただし、低床車両以外の車両の場合は、スロープ角度の基準は当該要件に依らないことができる。 ◇次の構造の乗降用リフトを整備することが望ましい。(ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良い) ①リフトを荷室に格納した状態で当該荷室に折りたたんだ車椅子が格納できる等、乗降の利便性と運搬能力の両立を図ることができる構造である。 (参考例参照) ②全長1,200mm程度×全幅780mm程度とする。 ③耐荷重については、電動車椅子本体(80~100kg)、本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とする。 ◇乗降用リフトによらず、傾斜角7度(約1/8)以下によりスロープ板を設置できる場合は、都市内路線バスのスロープ板の要件に準じたものを採用することが望ましい。	(3-1にて記載)
タクシー車両	2 5	ユニバーサルデザインタクシーについて	◎○乗降口、スロープ板、車椅子スペース、室内座席、車椅子固定装置等記載あり。(記載量が多いため省略)	(3-1にて記載)