

# 交通バリアフリー基準及びガイドラインの見直しについて

別添

## 現状

## 対応の内容

### 駅等におけるバリアフリールート shortest route の最短化・複数化について

○バリアフリールートが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、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。  
※現行基準：1ルート以上

- バリアフリールートの最短経路化を義務付け【省令】
- 大規模な鉄道駅については、バリアフリールートの複数化を義務付け【省令】

### 乗継ぎルートのバリアフリー化について

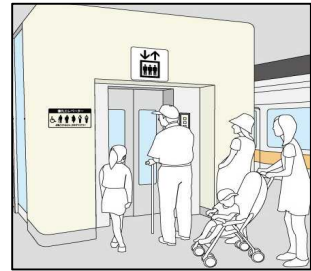
○高齢者、障害者等が乗継ぎの際、著しく長距離・長時間の移動を余儀なくされるケースが存在。  
※現行基準：規定なし

- 乗継ぎルートについてバリアフリー化し、かつ、当該ルートの最短経路化を義務付け【省令】
- 別事業者の乗降場との乗継ぎ円滑化も推進【ガイドライン】

### エレベーターかごの大きさ等について

○高齢者、障害者等がエレベーターの前で待たされ、エレベーターの利用までに著しく長時間を要するケースが存在。  
※現行基準：カゴの大きさ11人乗り以上

- 旅客施設の利用の状況に応じたエレベーターの複数化・大型化を義務付け【省令】
- エレベーターの大きさを決定するには、以下の表を参照【ガイドライン】
- 障害者、高齢者等の「優先マーク」設置を推進【ガイドライン】



＜エレベーターの大きさ＞

最大定員[人]	かごの内方幅[cm]	かごの内方奥行き[cm]	備考
11	140	135	
13	160	135	
15	160	150	
17	180	150	Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインにおいて標準とされる整備内容
	200	135	
20	180	170	
	200	150	
24	200	175	Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインにおいて推奨とされる整備内容
	215	160	

必要に応じて上記以上の大きさも考慮。

＜優先マークの例＞



# 交通バリアフリー基準及びガイドラインの見直しについて

## 現状

## 対応の内容

### トイレのバリアフリー化について

○多機能トイレを必要とする方が利用したいときに利用できない。  
※現行基準：1以上の便房を多機能化

○**多機能トイレを前提とした規定から、トイレのバリアフリー機能※を複数の便房へ分散配置**することができるように規定を見直し【省令】  
※車椅子に対応した広いスペース等、オストメイト

### ホームからの転落防止について

○視覚障害者のホームからの転落事故を防止していく必要。  
※現行基準：ホームドアが設置されていないホームには点状ブロックを敷設

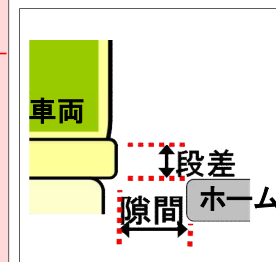
○**鉄道駅ホームの縁端に視覚障害者誘導用ブロックを敷設する際は、内方線付き点状ブロック**とすることを義務付け【省令】  
○**ブロックの形状について、JIS規格に統一**【省令】



### プラットホームと鉄道車両床面の段差及び隙間の解消

○プラットホームと車両床面に段差及び隙間があるため、車椅子使用者等が乗降する際には渡り板等が必要となり、駅員等の介助なしに単独で乗降することができないケースがほとんど。  
※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

○軌道がコンクリート構造であるなど**一定の場合において、車椅子使用者が介助なしに単独で乗降できるように段差、隙間を解消**することを標準化【ガイドライン】  
○**鉄道の安全を確保しつつ、車椅子使用者等が単独で円滑に乗降できる段差、隙間等の要件等について、平成30年度に専門的な調査研究を実施。その結果を踏まえ、基準及びガイドラインへの反映を改めて検討**



### 鉄道車両の車椅子スペースについて

○新幹線等について、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が存在。  
○通勤型車両について、車椅子スペースが不足し、乗りたい列車に乗れない等のケースが存在。  
※現行基準：1列車1箇所以上  
(参考)「通勤型車両」…つり革等を用いた乗車が想定されている車両。

○車椅子スペースを現行の1列車1箇所以上から、**1列車2箇所以上**とすることを義務付け【省令】  
※併せて、車椅子スペースについて、**大きさ及び他の旅客等の通行に支障のない通路幅を具体化**【通達】  
○**通勤型車両については、利用の状況に応じ1車両1箇所以上**とすることを標準化【ガイドライン】

