

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等検討
報告書

平成 30 年 3 月

国土交通省総合政策局
安心生活政策課

目次

1. 検討の目的について	1
1. 1 検討の背景と目的	1
1. 2 平成 28 年度の検討の概要	1
2. 移動等円滑化基準等改正検討委員会の開催	6
2. 1 検討委員名簿	7
2. 2 第 4 回基準等検討委員会（平成 29 年 5 月 25 日実施）	10
2. 3 第 5 回基準等検討委員会（平成 29 年 12 月 21 日実施）	24
2. 4 第 6 回基準等検討委員会（平成 30 年 1 月 24 日実施）	25
2. 5 第 7 回基準等検討委員会（平成 30 年 2 月 7 日実施）	35
3. パブリックコメントの実施	180
4. 移動等円滑化基準・ガイドラインの今後検討すべき主な課題	181
<参考資料>	183
第 4 回検討委員会議事概要	183
第 7 回検討委員会議事概要	191

1. 検討の目的について

1. 1 検討の背景と目的

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく「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」（以下「移動等円滑化基準」という。）については、平成 18 年 12 月 20 日に施行されてから約 10 年が経過しており、この間、高齢者、障害者等の増加、訪日外国人数の著しい増加、障害者権利条約締結及び障害者基本法等、国内関連法の整備、東京 2020 オリンピック・パラリンピックに向けた Tokyo アクセシビリティ・ガイドライン策定の動きなど、バリアフリー・ユニバーサルデザインを取り巻く環境は大きく変化してきている。こうした中、「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画（平成 29 年 2 月 20 日ユニバーサルデザイン 2020 関係閣僚会議決定）」において、移動等円滑化基準及びバリアフリー整備ガイドラインについて平成 29 年度を目処に改正を行い、全国の交通施設のバリアフリー水準の底上げを図ることとされたところである。

移動等円滑化基準の改正に向けては、平成 28 年度に改正内容を議論する「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検討委員会」（以下、「検討委員会」）が設置され、主要論点に関する一定の方向性が示されたが、一部の内容については引き続き検討を行うとされた。平成 29 年度においては、移動等円滑化基準及びバリアフリー整備ガイドライン改正を目的とし、平成 28 年度に整理された方向性を踏まえつつ具体の改正内容の検討を行い、それぞれの改正案を作成することを目的とした。

1. 2 平成 28 年度の検討の概要

平成 28 年度は、移動等円滑化基準及び整備ガイドラインの改正すべき内容の方向性を整理することを目的とし、検討委員会において計 3 回に渡る議論が行われ、主要論点について①～④のとおり一定の方向性が示された。

【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

黄枠：現行の基準

段差解消されたバリアフリールート複数化について（検討の方向性の類型：②）

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	・ 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、平成 29 年度において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（検討の方向性の類型：②）

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、平成 29 年度において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（検討の方向性の類型：①②）

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るケースの改善。
検討の方向性	・ 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）。
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る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、平成 29 年度において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（検討の方向性の類型：①）

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、利用したいとき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（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つの便房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。
論点及び今後の検討	・ 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。 ※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（検討の方向性の類型：②）

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	・ 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
論点及び今後の検討	・ 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（検討の方向性の類型：②）

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、平成29年度において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（検討の方向性の類型：①）

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	・ 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。
論点及び今後の検討	・ 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」の検討結果を踏まえ、 <u>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。</u>

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（検討の方向性の類型：②）

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	・ 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。 <u>※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。</u> ※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、ホームの嵩上げ等により、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 <u>ガイドラインへの記載充実。</u> （単独乗降可能、可動式ステップ、ホーム嵩上げ等、優良事例の追記）

鉄道の車椅子スペースについて（検討の方向性の類型：②）

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（検討の方向性の類型：②④）

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	・ 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。 ・ 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。 ※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。
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、リフト付きバス以外の車両（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（検討の方向性の類型：③）

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	・ バリアフリー整備ガイドラインへの反映を検討。
論点及び今後の検討	・ 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。

2. 移動等円滑化基準等改正検討委員会の開催（平成29年度）

移動等円滑化基準の改正にあたっては、国土交通省において「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等検討委員会（以下「基準等検討委員会）」を開催し、検討を行った。また、バリアフリー整備ガイドラインについては公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団において「バリアフリー整備ガイドライン改訂検討委員会（旅客施設編）」「バリアフリー整備ガイドライン改訂検討委員会（車両編）」を開催し、新ガイドライン案を作成のうえ、基準等検討委員会に提案するかたちで検討を行った。

検討委員会	開催日時・場所	検討内容
第4回	平成29年5月25日（木） 16:30～18:20 中央合同庁舎3号館10階共用会議室A	○前年度結果からの主要論点整理 ○ガイドラインでの検討内容及びガイドライン検討の進め方について提示
第5回	平成29年12月21日（木） 10:00～12:00 都道府県会館101大会議室	○主要論点に係る検討
第6回	平成30年1月24日（水） 15:00～16:30 赤坂TKPカンファレンスセンター14A	○基準改正案提示・検討
第7回	平成30年2月7日（水） 14:00～16:00 都道府県会館101大会議室	○ガイドライン改正案提示・決定

※平成28年度からの継続検討であるため、検討委員会は第4回～となっている

2. 1 検討委員名簿

平成 29 年度の基準等検討委員会は、以下の委員により開催した。

表委員名簿

(順不同、敬称略)

秋山哲男	中央大学研究開発機構教授
赤瀬達三	(株) 黎デザイン総合計画研究所代表取締役
稲垣具志	日本大学理工学部交通システム工学科助教
鎌田実	東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻教授
川内美彦	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科教授
北川博巳	兵庫県立福祉のまちづくり研究所主任研究員兼課長
高橋儀平	東洋大学ライフデザイン学部人間環境デザイン学科教授
中野泰志	慶應義塾大学経済学部教授
松田雄二	東京大学大学院工学系研究科建築学専攻准教授
坂下晃	(公財) 交通エコロジー・モビリティ財団理事バリアフリー推進部長
小出真一郎	(一財) 全日本ろうあ連盟理事
阿部一彦	(福) 日本身体障害者団体連合会会長
三宅隆	(福) 日本盲人会連合情報部部長
谷野香	(公財) 全国老人クラブ連合会事務局長
玉木一成	(公社) 全国脊髄損傷者連合会理事
尾上浩二	(NPO) DPI 日本会議副議長
本條義和	(公社) 全国精神保健福祉会連合会理事長
小出隆司	全国手をつなぐ育成会連合会副会長
橋口亜希子	(一社) 日本発達障害ネットワーク事務局長
平野祐子	主婦連合会副会長社会部部長
高木正三	全国重症心身障害児(者)を守る会副会長
(前任) 今井政人 (後任) 安田一成	東日本旅客鉄道(株) 総合企画本部投資計画部長
生田元	東海旅客鉄道(株) 総合企画本部投資計画部長

有田泰弘	西日本旅客鉄道（株）鉄道本部駅業務部長
(前任)張欧華 (後任)上畑直人	(一社) 日本民営鉄道協会土木部会長
(前任)吉野利哉 (後任)鳥居武徳	(一社) 日本民営鉄道協会車両部会長
石島徹	(一社) 日本地下鉄協会業務部長
青木邦比古	(一社) 公営交通事業協会業務部長
山川一昭	(公社) 日本バス協会技術安全部長
熊谷敦夫	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会業務部長
佐藤宏幸	(一財) 全国福祉輸送サービス協会専務理事
須田弘次	(一社) 日本旅客船協会常務理事
池田薫	(公社) 日本港湾協会審議役
脇光次郎	定期航空協会事務局長
高柴和積	(一社) 全国空港ビル協会常務理事
楠田幹人	国土交通省道路局路政課長
吉岡幹夫	国土交通省道路局企画課長
(前任)石崎和志 (後任)淡野博久	国土交通省住宅局建築指導課長
日野祥英	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長
(前任)中山康二 (後任)川口泉	国土交通省鉄道局技術企画課長
谷口礼史	国土交通省自動車局総務課企画室長
江坂行弘	国土交通省自動車局技術政策課長
(前任)鶴田浩久 (後任)金指和彦	国土交通省自動車局旅客課長
石原典雄	国土交通省海事局安全政策課長
(前任)池光崇 (後任)飯塚秋成	国土交通省海事局内航課長
西尾保之	国土交通省港湾局技術企画課技術監理室長
大沼俊之	国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課長

(前任)長谷川武 (後任)奥田薫	国土交通省航空局航空ネットワーク部空港計画課長
岡本誠司	国土交通省航空局航空ネットワーク部空港業務課長
長井総和	国土交通省総合政策局安心生活政策課長

2. 2 第4回基準等検討委員会(平成29年5月25日実施)

第4回基準等検討委員会は下記の内容により開催した。

(1) 開催日時及び場所

日時) 平成29年5月25日(木) 16:30～18:20

場所) 中央合同庁舎3号館10階共用会議室A

(2) 議事

- 1) 関連する検討会の状況について
- 2) 主要論点等について
- 3) 交通バリアフリー整備ガイドラインにて検討する内容について
- 4) 交通バリアフリー整備ガイドライン改正内容の検討の進め方について
- 5) その他

1) 関連する検討会の状況について

国土交通省内におけるバリアフリー関連検討会

国土交通省において設置もしくは設置予定のバリアフリー関連の主な検討委員会は以下のとおり。

【バリアフリー全般】

○バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会

・検討内容

バリアフリー法及び関連施策について、その見直しも視野に入れ、理念的、制度的な観点を含め幅広く検討（検討会における論点については、別紙1参照）。6月を目途に取りまとめ予定。

・開催実績

平成29年3月15日：第1回検討会

5月23日：第2回検討会

6月上旬（予定）：第3回検討会（取りまとめ）

【ガイドライン等関係】

○高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計のあり方に関する検討委員会

・検討内容

「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」の改正内容について検討。平成29年3月31日、改訂版・建築設計標準を公表（別紙2参照）。多機能トイレの機能分散の明確化・既存トイレの改修方法等について充実化、ホテルにおける一般客室のバリアフリーへの配慮・既存ホテルの改修方法等について記載。

【駅施設・鉄道車両関係】

○ハンドル形電動車椅子の公共交通利用等に関する調査検討委員会

・検討内容

ハンドル形電動車椅子による公共交通利用の際の要件の見直しについて検討。平成29年3月21日に第3回調査検討委員会を開催し、要件の見直し案（人的要件の廃止、構造要件の緩和）について大筋合意。今後、見直し案で示された内容の早期実施に向け、関係方面と個別・具体的に調整。

○新型ホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査検討委員会

・検討内容（調整中）

近年、車両旅客用乗降位置が一定でなくとも設置可能な新たな構造のホームドアの開発が行われ、普及促進が図られていることから、こうしたホームドアに対応する視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法を検討。平成28年度は3回の検討委員会を開催。平成29年度においても継続して検討を行い、平成29年秋を目途に取りまとめ予定。

○駅ホーム縁端部視認性向上のためのWG

・検討内容

駅ホームにおいて、ホームと線路部分のコントラストを高めるなど、ホーム縁端部の視認性向上策を検討。平成28～29年度にかけて、3回程度のWGを開催予定（第1回WGは平成29年3月3日に開催）。

○新型ホームドアに関する技術WG

・検討内容

「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」の中間取りまとめ（平成28年12月）を踏まえ、コスト低減等による一層のホームド

ア普及促進のため、新型ホームドアに関する情報提供、意見交換等を行う。第1回WGは平成29年1月13日に開催し、以降適宜開催予定。WGメンバーによる新型ホームドアの現地試験状況等の視察も以下のとおり実施。

- ・平成29年3月3日 日本信号(株)宇都宮事業所（昇降ロープ式、軽量型）
- ・平成29年4月27日 JR東日本町田駅（スマートホームドア〇〇）、
東京メトロ九段下駅（大開口ホーム柵）

○鉄道における車椅子利用環境改善に向けた実務調整会議

・検討内容

車椅子利用者の鉄道利用環境の改善について、駅係員等による接遇や乗車取扱、切符販売等の運用面の改善等に焦点を当てて検討。第1回調整会議は平成29年3月24日に開催し、平成29年度にとりまとめを行う予定。

【その他】

○交通事業者向け接遇ガイドライン作成等のための検討委員会（仮称）

・検討内容（調整中）

平成29年度に立ち上げ、交通事業者向け接遇ガイドライン及びその普及方法について、交通モードの特性も踏まえて検討を行う予定。

○パーキングパーミット制度の導入促進方策検討会

・検討内容

パーキングパーミット制度の効果や課題、海外の事例の調査を実施。平成29年3月15日に第1回検討会を開催し、合計4回程度開催予定（第2回は平成29年5月9日に開催）。導入促進方策について議論を行い、平成29年7月を目途に取りまとめ予定。

○観光地のバリアフリー評価の普及・促進に関する検討会（仮称）

・検討内容（調整中）

平成２７年度に作成した観光地のバリアフリー評価ツールの普及・促進のため、評価者が評価を行う際の考え方・方法等について検討し、評価マニュアルを作成する。

（平成２９年度末取りまとめ予定。）

○旅客施設等における視覚・聴覚障害者等に対するICTを活用した情報提供・案内に関する調査検討委員会

・検討内容

視覚・聴覚障害者等が公共交通機関の旅客施設等を利用するにあたっての情報提供・案内のあり方について障害当事者のニーズ調査、現地調査などを実施し、平成２９年３月１０日に開催した第２回検討委員会の場において、実現すべきサービスの方向性をとりまとめた。

2) 主要論点等について

主要論点に係る検討について(総括表)

「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「ガイドライン」と表現

	論点	見直しの方向性	今後の検討
1	段差解消されたバリアフリールート複数化について	基準化も視野に引き続き検討	本検討委員会にて継続検討。
2	乗換ルートのバリアフリー化について	基準化も視野に引き続き検討	本検討委員会にて継続検討。
3	エレベーターかごの大きさ等について	基準化も視野に引き続き検討	本検討委員会にて継続検討。
4	エレベーターへの優先マークの表示について	基準化	ガイドライン改訂検討委員会において、基準化に伴うガイドライン記載内容について検討。
5	トイレのバリアフリー化について(機能の分散配置、便房への機能の表示)	基準化	ガイドライン改訂検討委員会において、基準化に伴うガイドライン記載内容について検討。
6	誘導案内について	基準化も視野に引き続き検討	乗換ルートのあり方と併せて継続検討。 ※過去実施された調査の結果等、技術的内容についてはガイドライン改訂検討委員会において検討。
7	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	基準化も視野に引き続き検討	本検討委員会にて継続検討。
8	プラットホームの内方線付き点状ブロックの設置について	基準化	ガイドライン改訂検討委員会において、基準化に伴うガイドライン記載内容について検討。
9	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	引き続き検討	本検討委員会にて継続検討。

10	鉄道車両の車椅子スペースについて	基準化も視野に引き続き検討	本検討委員会にて継続検討。
11	ノンステップバスについて	基準化も視野に引き続き検討	本検討委員会にて継続検討。
12	ユニバーサルデザインタクシーについて	ガイドラインにて記載	ガイドライン改訂検討委員会において、記載の充実を検討。

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継続検討項目

主要論点のうち、第3回検討会後において検討の方向性の類型を、「②移動等円滑化基準化又は現行基準の見直しも視野に引き続き検討」と分類された項目について以下に整理。

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。

※現行基準：1ルート以上。

【検討の方向性】

- ・ 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、基準化も視野に引き続き検討。

【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、引き続き検討。

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。

※現行基準：規定なし。

【検討の方向性】

- ・ 乗換ルートのバリアフリー化について、基準化も視野に引き続き検討。

【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、引き続き検討。

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。

※現行基準：１１人乗り以上（実際は寸法で規定）。

【検討の方向性】

- ・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、基準化も視野に引き続き検討。

【今後の検討】

- ・滞留の定義や適切なかごの大きさのあり方等について、引き続き検討。

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】

- ・乗り換え経路等誘導時の情報提供のあり方について、乗換ルート等のバリアフリー化のあり方と併せ検討。

※過去実施された調査の結果等、技術的内容については、ガイドラインへの具体の反映を検討。（資料４参照）

【今後の検討】

- ・乗換ルート等のバリアフリー化のあり方と併せ、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。

※現行基準：異常時等の情報提供について具体的な規定なし。

【検討の方向性】

- ・異常時及び緊急時の運行情報の提供を可能とする設備の整備について、基準化も視野に引き続き検討。

※避難誘導等に関する非常時の情報提供については、消防庁の「光警報装置の設置に係るガイドライン」及び「外国人来訪者等が利用する施設における災害情報の伝達・避難誘導に関するガイドライン」において整理又は検討されているところ、本委員会ではこれらとの重複に留意し、検討。

【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、引き続き検討。

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。

※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。

【検討の方向性】

- ・ホームと車両の段差解消について、一般的には技術的に基準化が困難との指摘がある。一方、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、基準のあり方を含め引き続き検討。
- ・また、段差と隙間をできる限り平ら・小さいものとするとともに、車椅子利用者の車両乗降の取扱いについてはハード整備の規定である移動等円滑化基準及びガイドラインとは別途検討が必要であるため、今後利用改善に向けた検討を引き続き実施。
- ・並行して、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、ガイドラインへの記載充実を検討。

【今後の検討】

- ・技術的な観点を踏まえつつ、引き続き検討。
- ・車椅子利用者等が円滑に乗降できる措置について、ガイドライン検討委員会

にて記載充実を検討。（単独乗降可能、可動式ステップ、ホーム嵩上げ等、優良事例の追記）

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。

※現行基準：１列車１以上。

【検討の方向性】

- ・デッキ型車両については、１列車に２以上の子椅子スペースを確保することについて、基準化も視野に引き続き検討。
- ・通勤型車両については、少なくとも１列車に２以上の子椅子スペースを確保することについて、基準化も視野に引き続き検討。

【今後の検討】

- ・子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、子椅子スペースの具体の確保のあり方等について引き続き検討。
- ・通勤型車両については、１車両に１以上の子椅子スペースを確保すべきとの意見も踏まえて、子椅子スペースの確保のあり方等について引き続き検討。

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。

※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。

【検討の方向性】

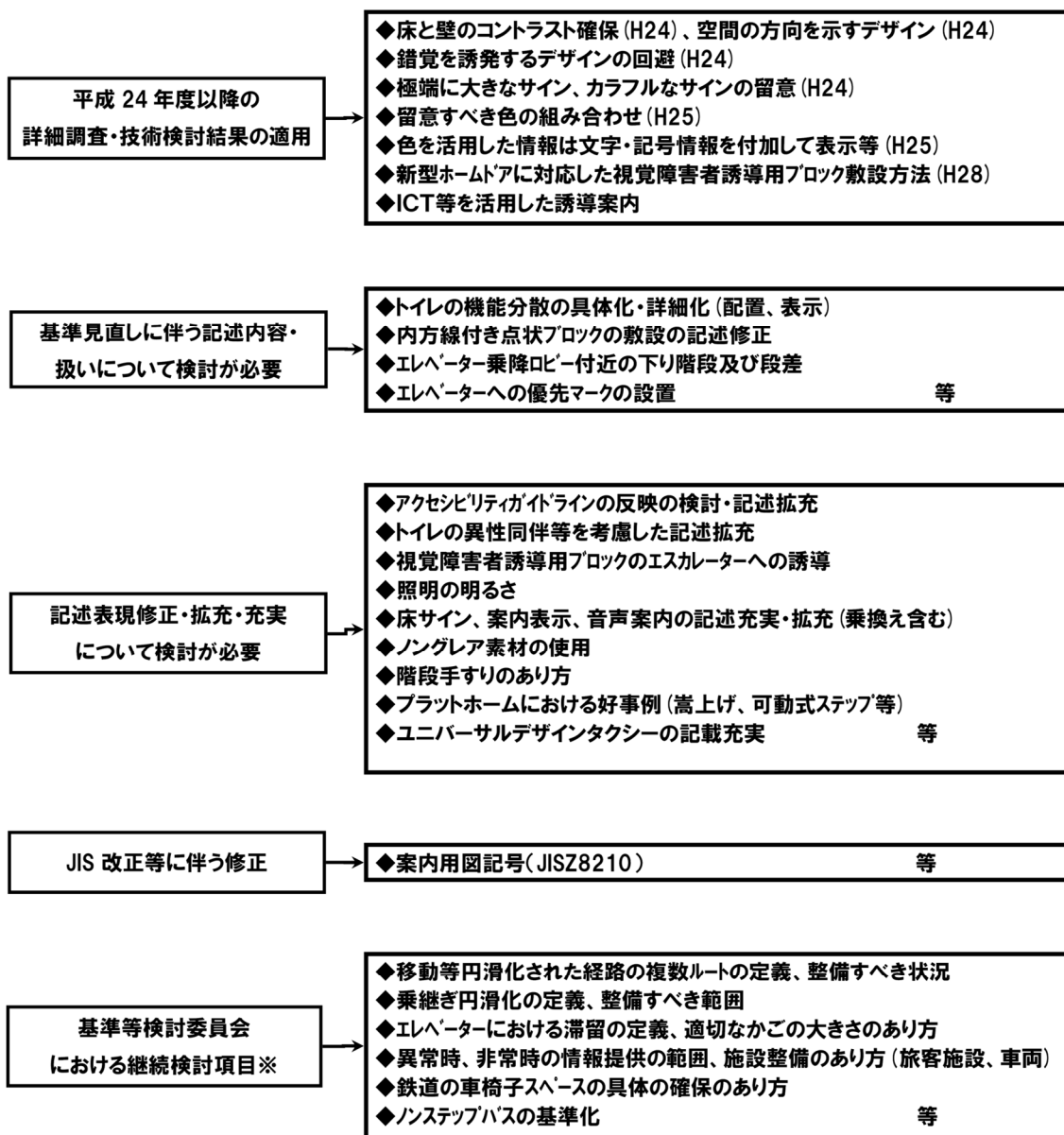
- ・ノンステップバスの更なる普及について、基準化も視野に引き続き検討。

【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。

以上

3) バリアフリー整備ガイドラインにて検討する内容について



⇒ ガイドライン改訂検討委員会により検討

※基準等検討委員会における検討・整理の後、ガイドライン改訂検討委員会により検討

4) バリアフリー整備ガイドラインの改訂内容の検討の進め方について

バリアフリー整備ガイドライン改訂内容の検討の進め方について（案）

移動等円滑化基準及びバリアフリー整備ガイドラインの見直しについては、本委員会においてとりまとめを行うが、本委員会では主要論点のうち継続検討すべきとされた事項について主として検討を行い、その他の事項、特にガイドラインの改正内容については、好事例の収集を含め個別具体的に、より専門的な検討を行う観点から、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（以下、「エコモ財団」という）に、検討を要請する。

1. 体制

- ・エコモ財団において、「バリアフリー整備ガイドライン改訂検討委員会（旅客施設編）」及び「バリアフリー整備ガイドライン改訂検討委員会（車両等編）」を設置する。
- ・エコモ財団の改正検討委員会のメンバーの人は、国土交通省の検討委員会委員及び平成 24 年改正時委員を参考にエコモ財団が国土交通省と調整しつつ行う。

2. 検討内容等

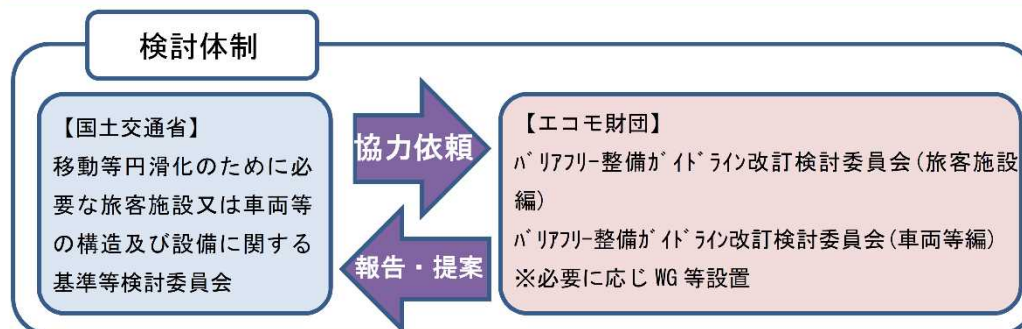
- ・本委員会において検討された基準の内容、ガイドライン改正の主たる検討項目等を踏まえ、新ガイドライン案を作成
- ・本委員会に対し、新ガイドライン案を提案

3. スケジュール

次項参照

5) その他

公共交通機関の移動等円滑化基準・整備ガイドラインの見直しについて



	基準等検討委員会 【国土交通省にて実施】	ガイドライン改訂検討委員会(旅客施設・車両等)【公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団にて実施】
平成29年		
3月	平成28年度第3回委員会開催 ・見直しの方向性について、これまでの議論を整理	
4月		
5月	第1回委員会開催(基準・GL) ・基準の改正内容の概要、ガイドライン改正の主たる検討項目について整理	
6月		第1回委員会(旅客施設・車両)開催
7月		
8月		〔以降、連携して内容検討〕
9月	第2回委員会開催(基準) ・基準の改正内容の決定 省令改正手続き開始	(必要に応じてWG開催) 随時、委員会(旅客施設・車両)開催
10月		
11月		
12月	第3回委員会開催(GL) ・新ガイドライン案決定	第〇回委員会(旅客施設・車両)開催 ・新ガイドライン案作成
平成30年		
1月	パブリックコメント実施(基準、GL)	
3月	新ガイドライン決定・公表	新ガイドライン印刷・製本等

2. 3 第5回基準等検討委員会(平成29年12月21日実施)

(1) 開催日時及び場所

日時) 平成29年12月21日(木) 10:00～12:00

場所) 都道府県会館101大会議室

(2) 議事

- 1) 基準等の見直しについて
- 2) その他

2. 4 第6回基準等検討委員会(平成30年1月24日実施)

(1) 開催日時及び場所

日時) 平成30年1月24日(水) 15:00～16:30

場所) 赤坂TKPカンファレンスセンター14A

(2) 議事

1) 基準等の見直しについて

2) その他

1) 基準等の見直しについて

移動等円滑化基準及び関係部分の整備ガイドライン改正について（案）

※「基準」：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」：バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編、車両編）

前回委員会までに整理した主要論点について、以下のとおり基準及び関係部分のガイドラインを改正することとしたい。

段差解消されたバリアフリールート複数化等について

【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。

※現行基準：1ルート以上。

【対応の方向性】

1. 大規模な鉄道駅について、バリアフリールート複数化を義務付け。また、交通のモードや規模等によらず、旅客施設の主要出入口についてのバリアフリー化を標準化。
2. 最短経路のバリアフリールートを義務付け。

【基準改正概要】

1. 線路等を挟んだ各側に公共用通路に直接通ずる出入口がある鉄道駅は、当該各側の出入口に通ずる移動等円滑化された経路を、それぞれ一以上設けなければならないこととする。ただし、鉄道駅の規模、利用状況、出入口の設置状況その他の鉄道駅の状況を勘案して高齢者、障害者等の利便を著しく阻害しないと当該鉄道駅の所在を管轄する地方運輸局長が認める場合についてはこの限りでないこととする。
2. ただし書きについては、以下のいずれかの要件を満たす鉄道駅の場合に該当する。（解釈）
 - ①線路が3線以下の規模であること（通過線等旅客扱いを行わない線路を含む）
 - ②利用状況は、1日当たりの乗降人数が10万人未満であること
 - ③出入口の設置状況は、移動等円滑化された経路を構成する出入口から、線路等を挟んだ各側へ容易に移動できる場合であること
3. 移動等円滑化経路の数は、途中の経路が重複していても、通ずる出入口が複数ある場合にそれぞれ別経路と数える。（解釈）

4. 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと、移動等円滑化された経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならないこととする。
5. なお、「長さの差はできる限り小さく」については、技術水準や施設の構造等を考慮して可能な限り差を小さくすべきことを意味することとする。
(解釈)

※ 1. ～ 3. の複数経路規定の対象施設は鉄道駅及び軌道停留所とする。
※ 4. ～ 5. の長さの規定は全ての旅客施設の移動等円滑化された経路に適用される。

【ガイドライン改正概要】

1. 公共用通路との出入口と各ホームを結ぶ乗降動線において、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ことを標準的な内容として記載する。
2. 規模の大きい又は、利用者の多い旅客施設、特に鉄道駅にあつては、主要な出入口から移動等円滑化された経路を確保することを標準的な内容として記載する。
3. 好事例を参考として記載する。

乗継ぎルートのバリアフリー化について

【課題】

乗継ぎ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い距離・長い時間の移動を余儀なくされる状況の改善。

※現行基準：規定なし。

【対応の方向性】

乗継ぎ経路について、最短経路によるバリアフリー化を義務付け。

【基準改正概要】

1. 異なる乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する経路（以下「乗継ぎ経路」という。）のうち、バリアフリー化されたものを、乗降場ごとに一以上設けなければならないこととするとともに、旅客の主たる乗継ぎ経路とバリアフリー化された乗継ぎ経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならないこととする。
2. なお、「長さの差はできる限り小さく」については技術水準や施設の構造等を考慮して可能な限り差を小さくすべきことを意味することとする。（解釈）

【ガイドライン改正概要】

1. 各ホーム間を結ぶ乗り継ぎ動線において、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ことを標準的な内容として記載する。
2. 他事業者間・他交通モード間の乗継ぎ経路についても、必要な調整を行う等により移動等円滑化することを望ましい内容として記載する。
3. 乗継ぎ経路を工夫している事例や他事業者間・他交通モード間の乗継ぎ経路の好事例を参考として記載する。

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るケースの改善。

※現行基準：11人乗り以上（実際は寸法で規定）。

【対応の方向性】

利用の状況に応じたエレベーターの大型化・複数化の推進。

【基準改正概要】

1. 移動等円滑化された経路を構成するエレベーターについては、かごの内法幅140cm以上で、内法奥行き135cm以上であることという現行の規定に加え、エレベーターを設置する場合においては、旅客施設の高齢者、障害者等の利用の見込まれる状況を考慮して、その台数、かごの内法幅及び内法奥行きを決定することとする旨を規定する。
2. 「利用の状況を考慮」とは、設置するエレベーターの大きさを定めるにあたり、当該エレベーターの利用者数や滞留状況等を考慮することを指す。
（解釈）

【ガイドライン改正概要】

1. 旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数を検討するとともに、以下の表も参考にし、設置するエレベーターのかごの内法幅及び内法奥行きの大きさを選定すること。

＜エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋＞

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。

2. 直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合に限定することを標準的な内容として記載する。(現行は望ましい内容)
3. エレベーターへの優先マーク設置について、標準的な内容として記載する。
4. 好事例を参考として記載する。

トイレのバリアフリー化について（機能の分散配置、便房への機能の表示）

【課題】

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

【対応の方向性】

トイレのバリアフリー機能の分散配置等による利便性向上。

【基準改正概要】

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には、以下の要件を満たす便房がそれぞれ1以上設けられていることとする。

- ①車椅子使用者が円滑に利用でき、その旨を表示していること
- ②オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられ、その旨を表示していること

※現状では便所内の特定の便房において①と②の要件を同時に満たすものを基準適合としているところを、便所内の複数の便房に①と②を配置することができるようになる改正。

【ガイドライン改正概要】

1. 男女共用便房の設置を標準的な内容として記載。
2. ベビーベッド等の設備も含むトイレの望ましい配置例について、建築設計標準にて記載された配置例を踏まえ、記載を充実する。(別添参照)
3. オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具として、温水が出る汚物流しを設置することを標準的な内容として記載する。(現行は望ましい内容)
4. オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具を複数設置する場合は、車椅子使用者が円滑に利用できる便房に設けた上で、他の便房にも設けることが望ましい。
5. オストメイト簡易型水洗設備(腰掛便座の背もたれに水洗をつけたもの等)を設置する場合は、当該設備では利用が難しい人がいることを踏まえ、専用の汚物流しを設置したものと区別できるような表示を便房の扉に設置することを望ましい内容として記載する。
6. 異性同伴を考慮し、便房内のカーテンの設置を望ましい整備の内容として記載する。

誘導案内について

【課題】

視覚障害者、聴覚障害者、知的障害者、発達障害者、精神障害者等がより識別し易い情報提供の仕方の検討。

【対応の方向性】

降車旅客向けの誘導案内の充実。

【ガイドライン改正概要】

1. 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について、誘導サイン等他の設備の整備状況を踏まえ、必要な場合には乗降場又はその付近にも整備することを標準的な内容として記載する。
2. 移動等円滑化された経路等(乗り継ぎ経路含む)を高齢者、障害者等が円滑に移動できるよう、標識等により誘導することが望ましい旨記載する。
3. 上記の他、視覚障害者誘導用ブロックのエスカレーターへの誘導、照明の明るさ、案内表示、音声案内の記述充実・拡充等について記載を検討する。また、移動等円滑化された経路上の出入口の表示方法等について記載する。

運行等に関する異常時の情報提供について

※旅客施設、車両共通事項

【課題】

運行情報等について、異常発生時に視覚障害者、聴覚障害者、知的障害

者、発達障害者、精神障害者等に必要な情報が伝わりにくい状況の改善。
※現行基準：異常時等の情報提供について具体的な規定なし。

【対応の方向性】

異常時の運行情報等の提供の実現。

【基準改正概要（解釈の変更）】

現行規定で「車両等の運行（運航を含む。）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」とされているが、車両等の運行に関する情報に、種別及び行き先の変更を含めることとする。

※可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。

【ガイドライン改正概要】

1. 遅延に係る情報及び運休に伴う振替輸送に係る情報の提供について、標準的な整備内容として記載する。（可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる）
2. 車両からの避難が必要となった際に、必要な情報を文字により提供することができる可変式情報表示装置を備えることを望ましい整備の内容として記載する。（車両ガイドライン鉄道部分）
3. 災害等の非常時の情報提供については、「光警報装置の設置に係るガイドライン」及び「外国人来訪者等が利用する施設における災害情報の伝達・避難誘導に関するガイドライン」を参考として記載する。（旅客施設ガイドライン記載部分）

※なお、地震、火災その他の自然災害、大規模な事故災害（大規模な鉄道事故や空港事故等）等の「非常時」の情報伝達・避難誘導については、災害対策基本法体系において整理されており、ここでいう「異常時」とは、上記「非常時」以外の自然災害や大規模事故とまではいえない雨天、人身事故、車両故障等を指す。

（参考）災害対策基本法

（定義）

第二条この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一災害暴風、竜巻、豪雨、豪雪、洪水、崖崩れ、土石流、高潮、地震、津波、噴火、地滑りその他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他その及ぼす被害の程度においてこれらに類する政令で定める原因（注：放射性物質の大量の放出、多数の者の遭難を伴う船舶の沈没その他の大規模な事故）により生ずる被害をいう。

プラットホームの内方線付き点状ブロックの設置について

【課題】

視覚障害者等のホーム転落事故の防止

【対応の方向性】

鉄道駅のプラットホームにおける内方線付き点状ブロックの設置義務付け。

【基準改正概要】

1. 発着するすべての鉄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。）にあつては、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つては、内方線付き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する。
2. 上記以外のプラットホームにあつては、ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付き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する。
3. 点状ブロック、線状ブロック、内方線付き点状ブロックの規格についてはJIS T 9251 に適合するものでなければならないこととする。
4. 上記の「その他の転落防止設備」としては、上記で明記されている設備の他、固定柵（ただし、車両の乗降口等その設置が困難な場所にあつては内方線付き点状ブロックを敷設している場合に限る。）をいうものとする。（解釈）

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】

車椅子使用者等が円滑に車両へ乗降できる環境の改善。

※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。

【対応の方向性】

一定の場合における段差・隙間を解消する措置の内容をガイドラインにおいて記載。なお、車椅子使用者等が円滑に車両へ乗降できる段差・隙間等の要件について、来年度、単独乗降可能な程度の数値化のため、専門的な調査研究を実施。その結果に応じて、改めて基準及びガイドラインに反映。

【ガイドライン改正概要】

1. 駅のプラットホームにおいて、軌道がコンクリート構造であり、走行する車両が鉄輪式リニアモーター駆動方式の場合には、固定式スロープの整備やくし状ゴムの設置その他の措置を必要に応じ講ずることにより、原則として、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程度に段差及び隙間を解消することを標準的な内容として記載する。

2. 上記以外の場合であっても、固定式スロープの整備やくし状ゴムの設置、車両の低床化その他の措置を必要に応じ講ずることにより、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程度に段差及び隙間を解消することを望ましい内容として記載する。
3. 好事例を参考として記載する。

鉄道の子椅子スペースについて

【課題】

1. 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。
2. 通勤型車両について、車椅子使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。

※現行基準：1列車1以上。

【対応の方向性】

移乗なく利用可能な車椅子スペースの増加。

【基準改正案】

1. 1列車に2以上の車椅子スペースを設けなければならないこととする。ただし、3両編成以下の列車については1以上とすることができる。
2. 便所を設ける場合は、少なくとも1以上の車椅子スペースと基準に適合する便所との間の通路のうち1以上の幅は、それぞれ80センチメートル以上とすることとする。
3. 車椅子スペースは特別車両以外の車両の座席に隣接する場所又はその前後に確保することとする。
4. 車椅子スペースの広さの要件等については、別途定めることとする。
5. 車椅子スペースの長さは、130cm以上であることを規定する。ただし、車椅子使用者が同じ向きの状態で利用する車椅子スペースを2以上縦列して設ける場合にあっては、2台目以降の車椅子スペースの長さは、110cm以上とすることができる。（別途定める）
6. 車いすスペースの幅は、75cm以上であることとする。（別途定める）
7. 車椅子スペースは鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準に準ずる通路幅を確保するよう整備することとする。（別途定める）

【ガイドライン改正概要】

<通勤型車両>

1. 多数の旅客が利用し又は車椅子使用者その他の車椅子スペースを必要とする利用者が多い場合は、1車両に1以上の車椅子スペースを設置することを標準的な内容として記載する。
2. 上記以外の場合であっても、1車両に1以上の車椅子スペースを設置することを望ましい内容として記載する。
3. 1車両に1以上の車椅子スペースを設置しない場合にあっては、車椅子ス

ペースを複数の車両に分散配置することが望ましい。

＜都市間型車両（デッキ付）＞

4. 車椅子使用者等の利用の状況に応じ、車椅子スペースを増設することを標準的な内容として記載する。
5. 車椅子使用者等の特別車両料金席（グリーン席等）、多目的室等についても、車椅子使用者の利用を可能とする整備を行うことを望ましい内容として記載する。
6. 車椅子スペースを2以上縦列して設ける場合であっても、車椅子スペースの長さはそれぞれ130cm以上ずつ確保することを望ましい内容として記載する。
7. 車椅子使用者の移乗による利用も想定し、車椅子スペース付近の通路側の座席の肘掛けを可動式とすることを望ましい内容として記載する。

ノンステップバスについて

【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。

※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。

【対応の方向性】

山間部等のノンステップバスでの走行が困難な路線において、ワンステップバスを導入している事業者がある実態から、今回、ワンステップバスを基準の規定から外す改正は行わないこととする。今後、ノンステップバスの走行性能等の技術開発状況を踏まえ、引き続き検討することとする。

その他

改正省令は平成29年度中に公布し、施行日は平成30年10月1日（鉄軌道車両の施行は平成32年4月1日）とする。

以上

※平成30年1月24日時点

2. 5 第7回基準等検討委員会(平成30年2月7日実施)

(1) 開催日時及び場所

日時) 平成30年2月7日(水) 14:00～16:00

場所) 都道府県会館 101 会議室

(2) 議事

- 1) 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について
- 2) その他

1) 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について

移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的考え方

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⇒背景など追記・修正予定。
1. 2 ガイドラインの位置づけ⇒変更なし。(但し、図 1-1-1 ガイドライン改訂前後の構成の比較)は削除。
1. 3 対象施設と対象者⇒台数や%の前に「約」を追加。

2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方

2. 1 移動等円滑化の目的⇒変更なし。
2. 2 移動可能な環境づくり⇒変更なし。
2. 3 一体的・統合的な整備の方針 (P. 7)

旧（現行）	新	理由／検討事項
（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 肢体不自由者（車椅子使用者、杖使用者等）、視覚障害者（ロービジョン、全盲）、聴覚・言語障害者（全聾・難聴）、知的障害者、精神障害者、発達障害者、コミュニケーションに障害がある人など、多様な障害がある人の機能状況（動くこと、見ること、聞くこと、伝えること、理解すること等）を個別の障害ごとに縦割りにとらえるのではなく、移動の際に発生するニーズに応じてとらえることが必要で	（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 肢体不自由者（車椅子使用者、杖使用者等）、視覚障害者（ロービジョン、全盲）、聴覚・言語障害者（全聾・難聴）、知的障害者、精神障害者、発達障害者、コミュニケーションに障害がある人など、多様な障害がある人の機能状況（動くこと、見ること、聞くこと、伝えること、理解すること等）を個別の障害ごとに縦割りにとらえるのではなく、移動の際に発生するニーズに応じてとらえることが必要で	・委員会等で盲ろう者等に対する配慮が必要との意見があげられた。重複障害は様々なものがあり、1つ1つのものについて詳細に記載することはできないため、図 1-2-1 で重複障害者を示し、配慮の必要性に関する説明を追記。

ある（図 1-2-1）。また高齢者、障害者等だけを対象とするのではなく、利用者全体を統合的にとらえることで、他の多くの利用者のニーズにも対応し、移動等円滑化につながるものである。図 1-2-1 に対応し、表 1-2-1（第 1 部の最後に掲載）には先述の対象者ごとに想定される主な特性とニーズの関連をあげた。	ある。（図 1-2-1）。 <u>例えば、お年寄りの困りごとについては「動くこと」「見ること」「聞くこと」「伝えること・理解すること」の全ての領域に関係する場合があります、盲ろう者では「見ること」「聞くこと」「伝えること・理解すること」に関係する。</u> また高齢者、障害者等だけを対象とするのではなく、利用者全体を統合的にとらえることで、他の多くの利用者のニーズにも対応し、移動等円滑化につながるものである。図 1-2-1 に対応し、表 1-2-1（第 1 部の最後に掲載）には先述の対象者ごとに想定される主な特性とニーズの関連をあげた。	
--	---	--

旧（現行）	新	理由／検討事項
（１）現状の課題と方針 ②施設・車両等を一体的にとらえる 空間、施設、車両等、設備の一部だけに着目して整備を進めるのではなく、誰もがその全てを利用する可能性があるため、例えば旅客施設であれば、その出入口から車両等に至るまで、すべての移動経路、案内設備、サービス施設等を一体的にとらえて整備する。	（１）現状の課題と方針 ②施設・車両等を一体的にとらえる 空間、施設、車両等、設備の一部だけに着目して整備を進めるのではなく、誰もがその全てを利用する可能性があるため、例えば旅客施設であれば、その出入口から車両等に至るまで、すべての移動経路、案内設備、サービス施設等を一体的にとらえて整備する。<u>また、交通モードの結節部分については、事業者間で連携を図り移動の連続性を確保することが重要である。</u> <u>なお、施設整備により事前的改善措置を図ることが基本であるが、人的な対応等と合わせて移動の連続性を確保する必要がある。</u>	・委員会等であげられた意見を踏まえ、交通モードの接続部及び人的支援に関する内容を追記。

3. ガイドライン整備の経路・施設配置・情報提供の具体的な考え方

3. 1 移動経路確保の考え方⇒変更なし。

3. 2 旅客施設と車両等における施設・設備設置の考え方⇒変更なし。

3. 3 情報提供の考え方 (P.10)

旧（現行）	新	理由／検討事項
（２）接近と退出双方向の情報提供 旅客施設及び車両等内において、また、旅客施設と外部とのアクセス（接近）・イグレス（退出）の経路において、高齢者、障害者等の移動を支援するため、見やすく（視覚表示設備の場合）、聞きやすく（音案内設備の場合）、内容がわかりやすい、適切な案内用設備を設置する。	（２）接近と退出双方向の情報提供 旅客施設及び車両等内において、また、旅客施設と外部とのアクセス（接近）・イグレス（退出）の経路において、高齢者、障害者等の移動を支援するため、見やすく（視覚表示設備の場合）、聞きやすく（音案内設備の場合）、内容がわかりやすい、適切な案内用設備を設置する。<u>また、必要に応じて乗降場やその付近においても案内板等の設備を整備する。</u>	基準検討委員会の内容を踏まえて一部内容を追加。

旧（現行）	新	理由／検討事項
（３）情報提供手段の役割分担 情報量が多い場合には、情報の優先順位に考慮した上で、パンフレット等による情報提供も活用することによって、案内用設備（視覚表示設備、音案内設備）による情報提供を簡潔にすることも検討する。さらに、案内用設備では対応できない高齢者、障害者等への人的な対応も考慮する。	（３）情報提供手段の役割分担 情報量が多い場合には、情報の優先順位に考慮した上で、パンフレット等による情報提供も活用することによって、案内用設備（視覚表示設備、音案内設備）による情報提供を簡潔にすることも検討する。さらに、案内用設備では対応できない高齢者、障害者等への人的な対応も考慮する。<u>ホームページなどによる情報提供については、障害のある利用者にとって事前の情報収集が施設や車両を円滑に利用するための有効な手段であるため、ウェブ利用のアクセシビリティに関する JIS 規格（JISX8341-3）等を考慮したものとする。</u>	

旧（現行）	新	理由／検討事項
（４）異常時の情報提供 遅延や運休（欠航）などによる振替輸送の実施など、通常と異なる経路を案内する必要がある場合は、移動等円滑化経路についても前もって把握し、速やかに案内する。	（４）異常時の情報提供 遅延や運休（欠航）などによる振替輸送の実施など、通常と異なる経路を案内する必要がある場合は、移動等円滑化経路についても前もって把握し、速やかに案内する。 <u>また、障害の状況により情報収集の方法が異なるため、音声情報や文字情報等複数の手段で情報提供をする必要がある。</u>	基準検討委員会の内容を踏まえて一部内容を追加。

４．移動等円滑化整備に関連した連携協力⇒事業者間の連携に関する内容の充実を検討。

５．当事者参加により期待できる効果《新規》

旧（現行）	新	理由／検討事項
	<u>施設整備については、一度整備を行った後で改善を図ることは物理的な制約やコストを考慮すると対応が容易でない場合がある。また、施設や利用者の状況によりガイドライン通りに整備を行っても必ずしも十分な対応とならないことがある。</u> <u>施設を新設する場合や大規模な修繕を行う場合には、障害者をはじめとする利用者や専門家からの意見収集や意見交換を行い、当事者参加による整備を進めることで、より多くの利用者にとって利用しやすい施設となる。また、施設や設備のみではなく利用空間全体を視野に入れて改善を図ることで分かりやすい施設とすることは移動の連続性を確保するうえで重要な視点となる。</u> <u>なお、一度整備されたものであっても、状況の変化により利用の仕方等が変化する場合があるため、当事者参加の下で継続的な評価を行い、改善を図る必要がある。</u>	委員会等で施設を整備する際の当事者参加の重要性、継続的な改善等についてあげられた意見を踏まえ「当事者参加により期待できる効果」の項目を追加。

表 1-2-1 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（p.12）

旧（現行）	新	理由／検討事項
■知的障害者 <主として図 1-2-1 の d のニーズ> 初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため、 ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある	■知的障害者 <主として図 1-2-1 の d のニーズ> 初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため、 ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・<u>視覚過敏や聴覚過敏である場合があるなど</u>	委員意見などを踏まえて一部追加。
■精神障害者 <主として図 1-2-1 の d のニーズ> 状況の変化に対応することが難しいため、 ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある ・外見からは気づきにくい	■精神障害者 <主として図 1-2-1 の d のニーズ> 状況の変化に対応することが難しいため、 ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある ・外見からは気づきにくい ・<u>視覚過敏や聴覚過敏である場合があるなど</u>	委員意見などを踏まえて一部追加。

旧（現行）	新	理由／検討事項
■発達障害者 <主として図 1-2-1 の d のニーズ> ・注意欠陥多動性障害（AD/HD）等によりじっとしていられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・アスペルガー症候群等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害（LD）等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難など	■発達障害者 <主として図 1-2-1 の d のニーズ> ・注意欠陥多動性障害（AD/HD）等によりじっとしていられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・<u>広汎性発達障害等</u>により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害（LD）等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・<u>視覚過敏や聴覚過敏である場合があるなど</u>	アスペルガー症候群の名称が変更されたため、発達障害支援法に基づき修正。また、委員会等の意見を踏まえて、視覚過敏や聴覚過敏の内容を追加。

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

考え方	経路については、高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、可能な限り単独で、駅前広場や公共用通路など旅客施設の外部から旅客施設内へアプローチし、車両等にスムーズに乗降できるよう、すべての行程において連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。旅客移動について最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化するとともに、主動線が利用できない非常時も勘案し、移動等円滑化された経路を複数確保することが望ましい。
-----	---

ガイドライン	
◎：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	
移動等円滑化された経路	＜経路確保の考え方＞ ◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと、移動等円滑化された経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならない。 ※公共用通路とは、旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客施設の外部にあるものをいう。 <u>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと、移動等円滑化された経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならない。</u> <u>○公共用通路との出入口と各乗降場を結ぶ乗降動線において、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。</u> <u>◎異なる乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する経路（以下「乗継ぎ経路」という。）のうち、バリアフリー化されたものを、乗降場ごとに一以上設けなければならないこととするとともに、旅客の主たる乗継ぎ経路とバリアフリー化された乗継ぎ経路との長さの差は、できる限り小さくしなければならないこととする。</u> <u>○各乗降場間を結ぶ乗り継ぎ動線において、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。</u> ○移動等円滑化された経路は一般的な経路と同一にすることを原則とする。 <u>○規模の大きい、又は利用者の多い旅客施設、特に鉄道駅にあっては、主要な出入口から移動等円滑化された経路を確保する。</u> <u>○利用者数に限らず周辺地域や利用状況を考慮して（病院、障害者施設等）移動等円滑化された経路を整備する。</u> <u>○移動等円滑化された出口までの経路を分かりやすく明示する。</u> ○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。

○移動等円滑化された出口までの経路を分かりやすく明示する。

◇他事業者間・他交通モード間の乗り継ぎ経路についても、必要な調整を行うこと等により移動等円滑化することが望ましい。

【鉄道駅】

○線路等を挟んだ各側に公共用通路に直接通ずる出入口がある鉄道駅は、当該各側の出入口に通ずる移動等円滑化された経路を、それぞれ一以上設けなければならない。ただし、鉄道駅の規模、利用状況、出入口の設置状況その他の鉄道駅の状況を勘案して高齢者、障害者等の利便を著しく阻害しないと当該鉄道駅の所在を管轄する地方運輸局長が認める場合についてはこの限りではない。

<垂直移動設備の優先順位>

○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、傾斜路又はエレベーターを設けなければならない。ただし、構造上の理由により傾斜路又はエレベーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター（構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であって車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のもの）をもってこれに代えることができる。

○車椅子使用者による単独利用を考え、垂直移動設備としてエレベーターを設置することを原則とする。

○旅客施設に隣接しており、かつ、旅客施設と一体的に利用される他の施設の傾斜路又はエレベーターを利用することにより高齢者、障害者等が旅客施設の営業時間内において常時公共用通路と車両等の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、当該施設の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。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。

○隣接する施設のエレベーター等を活用する場合には当該エレベーターを活用して段差解消を図る旨を十分に案内することとする。

<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とともに、羞明や夜盲症など様々な見え方があることを考慮する必要がある。また、照明につ

いては、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。また、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。なお、鉄道駅舎においては、JISZ9110 に示された照度を参考とする。

<工事期間中の経路確保の考え方>

○工事等の実施により移動等円滑化された経路が遮断される場合には、次の点に配慮する。

・工事期間中は旅客の安全な移動に配慮する。

- ・工事の実施前から実施完了まで、工事を実施する旨や迂回経路等について案内掲示を行う。
- ・誘導サイン・位置サインは工事期間中の経路・設備を示す。
- ・移動等円滑化された経路が分断される場合は、移動のやり直しが行われなような位置においてエレベーター等の経路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置を講ずるよう配慮する。
- ・夜間の利用に配慮し、屋外の移動等円滑化された迂回路等においても十分な明るさを確保するよう照明に配慮する。
- ・工事範囲の工事仮設物等により視覚障害者誘導用ブロックが分断される場合には、安全な経路に適切に誘導するため、連続性が保たれるように視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。
- ・工事仮設物等を設置する際には、視覚障害者が白杖で感知できないような隙間を設けないよう配慮する。

②公共用通路との出入口

考え方	公共用通路との出入口については、高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、駅前広場や公共用通路など旅客施設の外部からアプローチしやすく、かつ、わかりやすい配置とする。 特に、車椅子使用者等が遠回りすることがないように、一般的な動線上の出入口を移動円滑化するよう配慮する。
-----	--

ガイドライン ◎：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		
公共用通路との出入口の幅		◎車椅子使用者の動作に対する余裕を見込み、有効幅 90cm 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、有効幅 80cm 以上とすることができる。 ◇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。
	◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設する。 ○特に、公共用通路と旅客施設の境界部分については、管理区域及び施工区分が異なることによる段が生じないように、施設設置管理者間の協議により、移動等円滑化された経路の連続性を確保する。 ◇水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車椅子使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにすることが望ましい。	
戸	幅	◎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。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、有効幅 80cm 以上とすることができる。
	開閉構造	◎自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものとする。 ○1 以上の戸は自動式の引き戸とする。 ○自動開閉装置は、車椅子使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等、開閉操作の不要なものとする。その場合には、戸の開閉速度を高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい。）。ただし、人通りが多い場合はその限りではない。 ◇手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）が大きいこと等によりロービジョン者の操作性に配慮したものとすることが望ましい。

	戸の前後 の 水平区間	○戸の前後には、車椅子 1 台が止まることができるよう 120cm 以上の長さの水平区間を設ける。 ◇自動式扉でない場合は、車椅子使用者の開閉動作のため車椅子が回転できる 150cm 以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。
	構造	○戸の内部と外部で互いに確認できる構造とする。 ○戸が透明な場合には、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などをつけて識別できるようにする。 ○戸の下枠や敷居により車椅子使用者の通行の支障となる段を設けない。
床の仕上げ		◎床面は滑りにくい仕上げとする。
溝ふた		○水切り用の溝ふたを設ける場合は、車椅子の <u>キャスター</u> や視覚障害者の白杖の <u>先端</u> が落ち込まない構造のものとする。
ひさし		◇車椅子使用者や肢体不自由者、視覚障害者等は傘をさすことが難しいため、屋外に通じる旅客施設の出入口には大きめのひさしを設置することが望ましい。
視覚障 害者誘 導用ブ ロック	線状ブ ロックの敷 設経路	「視覚障害者誘導案内用設備」（107 ページ）参照
	点状ブ ロックの敷 設位置	

*：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

③乗車券等販売所、待合所、案内所の出入口

考え方	乗車券等販売所、待合所、案内所の各施設の出入口については、高齢者、障害者等すべての人がアプローチしやすいものとする。 特に車椅子使用者等が遠回りすることがないように、動線上の出入口を移動円滑化するように配慮する。
-----	---

ガイドライン		
◎：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		
出入口の幅		◎有効幅 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。
段の解消		◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設する。 ◇水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車椅子使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにすることが望ましい。
戸	幅	◎有効幅 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。
	開閉構造	◎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（自動式の引き戸等）とする。 ○自動開閉装置を設ける場合は、車椅子使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。また、戸の開閉速度を、高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい）。ただし、人通りが多い場合はこの限りでない。 ◇構造上やむを得ない場合以外は開き戸としないことが望ましい。 <u>なお、やむを得ず自動式の開き戸を設置する場合は、床面に開閉の軌道を表示するなど配慮する。</u> また、手動式の引き戸の場合は、フリーストップ機能がついた半自動式にすることが <u>望ましい。</u> ◇手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）が大きいこと等によりロービジョン者の操作性に配慮したものとすることが望ましい。
	水平区間	○戸の前後には、車椅子 1 台が止まることができるよう 120cm 以上の長さの水平区間を設ける。 ◇自動式扉でない場合は、車椅子からの開閉動作のため車椅子が回転できる 150cm 以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。

	構造	◎戸の下枠や敷居により車椅子使用者の通行の支障となる段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設する。 ○戸の内部と外部が確認できる構造とする。 ○戸が透明な場合には、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などで識別できるようにする。
	床の仕上げ	◎床面は滑りにくい仕上げとする。

*：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

④通路

考え方	高齢者、障害者等すべての人が旅客施設を円滑に移動できるよう、連続性のある動線の確保に努めることが必要である。動線は可能な限り明快で簡潔なものとし、複雑な曲がり角や壁、柱、付帯設備などが突出しないよう配慮する。
-----	--

ガイドライン		
◎：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		
床の仕上げ		◎床の表面は滑りにくい仕上げとする。
幅		◎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、可能な限り有効幅 180cm 以上とする。
戸	幅	◎有効幅 90cm 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、有効幅 80cm 以上とする。
	開閉構造	◎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（自動式の引き戸等）とする。 ○自動開閉装置を設ける場合は、車椅子使用者や視覚障害者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。また、戸の開閉速度を、高齢者、障害者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい）。 ◇手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障害者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）が大きいこと等によりロービジョン者の操作性に配慮したものとすることが望ましい。
段の解消		◎同一フロアでは段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は傾斜路を併設する。 ◎段を設ける場合は、踏面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（輝度コントラスト*）が大きいことにより段を容易に識別できるものとする。また、段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものとする。
空中突出物		○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取ることができるよう配慮する。

手すり		○歩行に制約のある利用者に配慮して、可能な限り手すりを設置する。また、手すりをたどる経路上に支障となるものを設置しない。	
		○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。	
		高さ	○２段手すりとする場合、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。 ○一段の手すりとする場合：H＝80～85cm 程度。
		形状	○丸状で直径 3～4cm 程度とする。
		材質	◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。
		位置	○手すりを壁面に取り付ける場合は、壁と手すりのあきを 5cm 程度とする。
		端部	○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。
点字		○視覚障害者の誘導動線となる通路の手すりには、行き先情報を点字で表示する。点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。	
		○２段手すりの場合は、上段の手すりに設置する。	
		○点字は、はがれにくいものとする。	
通路の明るさ		◎コンコースや通路には、照明設備を設ける。 ○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。 <u>また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、鉄道駅舎においては、JISZ9110 に示された照度を参考とする。</u>	
視覚障害者誘導用ブロック	線状ブロックの敷設経路	「視覚障害者誘導案内用設備」（107 ページ）参照	
	点状ブロックの敷設位置		

＊：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑤傾斜路（スロープ）

考え方	車椅子使用者に対しては、段を解消する傾斜路（スロープ）の設置が必要である。傾斜路（スロープ）の設置にあたっては、車椅子使用以外の障害者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者が通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとするよう配慮する。 また、手動車椅子使用者に対しては、長距離や急傾斜の傾斜路利用が困難であることに配慮する。 なお、移動等円滑化基準省令第6条で規定する傾斜路（スロープ）とは階段に代わり、またはこれに併設するものを指す。例えば、構造的にコンコース全体が傾斜状になっているもの、エレベーター等設備前のわずかなレベル差（10cm程度）解消のためのすりつけ部分はこれに含まれない。
-----	---

ガイドライン ◎：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	
床の仕上げ	◎傾斜路（階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。）の床の表面は滑りにくい仕上げとする。
幅	◎移動等円滑化された経路を構成する傾斜路の有効幅は120cm以上とする。ただし、段に併設する場合は、有効幅90cm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。
勾配	◎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。
踊り場	◎車椅子使用者が途中で休憩できるよう、高さが75cmを超える移動等円滑化された経路を構成する傾斜路では、高さ75cm以内ごとに踏幅150cm以上の踊り場を設ける。 ◇車椅子使用者が途中で休憩できるよう、屋外では高さ60cm以内ごとに踏幅150cm以上の踊り場を設けることが望ましい。
端部	○傾斜路の端部は床に対して滑らかに接する構造とする。
水平区間	○他の通路と出会う部分に、通路を移動する人と車椅子使用者が衝突しないよう、長さ150cm以上の水平区間を設ける。 ◇車椅子使用者のより円滑な利用を想定し、長さ180cm以上の水平区間を設けることが望ましい。
勾配区間の識別	◎傾斜路（階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。）の勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。
立ち上がり部	◎傾斜路（階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。）の両側には壁面又

立ち上がり部		は立ち上がり部を設ける。 ○側面に壁面がない場合は、車椅子の乗り越え防止のため立ち上がり部に高さ 35cm 以上の幅木状の車椅子当たりを連続して設ける。		
手すり		◎傾斜路（階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。）の両側に手すりを設置する。 ○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。		
		<table><tr><td>高さ</td><td>○ 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</td></tr></table>	高さ	○ 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
		高さ	○ 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	
		<table><tr><td>形状</td><td>○丸形で直径 3～4cm 程度とする。</td></tr></table>	形状	○丸形で直径 3～4cm 程度とする。
		形状	○丸形で直径 3～4cm 程度とする。	
		<table><tr><td>材質</td><td>◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい</td></tr></table>	材質	◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい
材質	◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい			
<table><tr><td>位置</td><td>○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。</td></tr></table>	位置	○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。		
位置	○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。			
<table><tr><td>端部</td><td>○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。 ○始末端部においては、手すりの水平部分を 60cm 程度以上とする。</td></tr></table>	端部	○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。 ○始末端部においては、手すりの水平部分を 60cm 程度以上とする。		
端部	○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。 ○始末端部においては、手すりの水平部分を 60cm 程度以上とする。			
		<table><tr><td>点字</td><td>○視覚障害者を誘導する傾斜路の上段の手すりにスロープの行き先を点字で表示する。点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。 ○点字は、はがれにくいものとする。</td></tr></table>	点字	○視覚障害者を誘導する傾斜路の上段の手すりにスロープの行き先を点字で表示する。点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。 ○点字は、はがれにくいものとする。
点字	○視覚障害者を誘導する傾斜路の上段の手すりにスロープの行き先を点字で表示する。点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。 ○点字は、はがれにくいものとする。			
ひさし		○車椅子使用者や肢体不自由者等は傘をさすことが難しいため、屋外に設置する場合は、屋根又はひさしを設置する。		
視覚障害者誘導用ブロック	線状ブロックの敷設経路	「視覚障害者誘導案内用設備」（107 ページ）参照		
	点状ブロックの敷設位置			

*：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑥階段

考え方	階段は、移動時に最も負担を感じる箇所であるため、特に高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、視覚障害者の円滑な利用に配慮する必要がある。特に手すりの高さや階段の滑りにくさ等について配慮が必要であるが、これらはすべての利用者にとっても効果的である。
-----	--

ガイドライン		
◎：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		
形式	◎踏面の形状が一定していないため、回り段は避け、直階段又は折れ曲がり階段とする。	
幅	○有効幅 120cm 以上とする。 ◇2 本杖使用者の利用を考慮し、有効幅 150cm 以上とすることが望ましい。	
手すり	◎手すりを両側に設置する。 ○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（例えば直棒 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。	
	高さ	○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。
	形状	○丸形で直径 3～4cm 程度とする。
	材質	◇冬期の冷たさに配慮した材質とすることが望ましい。
	位置	○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。
	端部	○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。 ○始末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。
	点字	◎視覚障害者のために、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はり付ける。 ○上記点字は、階段始末端部の点状ブロックの敷設された範囲近くの手すりの端部（水平部分）に表示する。 ○点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。 ○点字は、はがれにくいものとする。
蹴上げ・踏面	寸法	○蹴上げ：16cm 程度以下踏面：30cm 程度以上

		段鼻	◎段鼻の突き出しその他つまずきの原因となるものは設けない。 ○蹴込み板を設ける。
		踏面の 仕上げ	◎滑りにくい仕上げとする。
		輝 度 コ ン ト ラ ス ト	◎踏面の端部（段鼻部）は、全長にわたって周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）を大きくすることにより、段を容易に識別できるものとする。 ○踏面の端部（段鼻部）は、全長にわたって十分な太さ（幅 5cm 程度）とする。 ○踏面の端部（段鼻部）の色は始まりの段から終わりの段まで統一された色とする。 ○この識別部分は、汚損・損傷しにくいものを用いる。
立ち上がり部		◎階段の両側には、立ち上がり部を設ける。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。 ○側面に壁面がない場合は、5cm 程度まで立ち上がり部を設ける。	
階段始末端部の 水平部分		◇階段の始点、終点は、通路から 120cm 程度後退させ、平坦なふところ部分をとることが望ましい。	
踊り場		○高さ概ね 300cm 以内ごとに踊り場を設置する。 ○長さは 120cm 以上とする。 ○壁側の手すりは連続して設置する。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。	
明るさ		◎階段には照明設備を設ける。 ○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。 <u>また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮する。なお、鉄道駅舎においては、JISZ9110 に示された照度を参考とする。</u>	
階段下		○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に、階段下に十分な高さ（200cm 程度の範囲内）のない空間を設けない。やむを得ず十分な高さのない空間を設ける場合は、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知できるよう配慮する。	
視覚障害 者誘導用 ブロック	線状ブロッ クの敷 設位置	「視覚障害者誘導案内用設備」（107 ページ）参照	
	点状ブロッ クの敷 設位置		

*：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の

視認性を得るための周囲との見えやすさの対比) 確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑦昇降機（エレベーター）

考え方	エレベーターは、車椅子使用者の単独での利用をはじめ、車椅子使用以外の障害者、高齢者、ベビーカー使用者等、すべての利用者に対して有効な垂直移動手段である。このためエレベーターは、すべての利用者が安全に、かつ容易に移動することができるようにきめ細かな配慮が必要である。 エレベーターの配置にあたっては、主動線上から認識しやすい位置に設置し、すべての利用者が容易に利用できるよう配慮する。 また、エレベーターの前には、エレベーター利用以外の旅客の動線と交錯しないようスペースを確保する。なお、利用者動線や車椅子使用者の円滑な移動の観点から、スルー型エレベーターが設置可能な場合は、スルー型エレベーターが望ましい。また、直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合に限定する。
-----	---

ガイドライン

◎：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

かごの大きさ	<u>◇利用者動線や車椅子使用者の円滑な移動の観点から、設置可能な場合は、スルー型エレベーターを設置することが望ましい。</u> <u>◎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。</u> <u>◎かごの内法幅は、140cm 以上、内法奥行き 135cm 以上（11 人乗り程度）とすることに加え、エレベーターを設置する場合においては、旅客施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して、台数、かごの内法幅及び内法奥行きを決定する。</u> <u>○直角二方向出入口型エレベーターの設置は、他の方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合に限定する。</u> <u>○旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障害者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数を検討するとともに、以下の表※も参考にし、設置するエレベーターのかごの内法幅及び内法奥行きの大きさを選定する。</u>
--------	--

<エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋>

最大定員 [人]	かごの内法幅[cm]	かごの内法奥行き[cm]
11	140	135
13	160	135
15	160	150

	<table><tr><td rowspan="2">17</td><td>180</td><td>150</td></tr><tr><td>200</td><td>135</td></tr><tr><td rowspan="2">20</td><td>180</td><td>170</td></tr><tr><td>200</td><td>150</td></tr><tr><td rowspan="2">24</td><td>200</td><td>175</td></tr><tr><td>215</td><td>160</td></tr></table> 必要に応じて上記以上の大きさも考慮。 ◇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、奥行きのあるエレベーターを導入することが望ましい。	17	180	150	200	135	20	180	170	200	150	24	200	175	215	160
17	180		150													
	200	135														
20	180	170														
	200	150														
24	200	175														
	215	160														
かご及び昇降口の 出入り口の幅	◎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。															
鏡	◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターにおいて、出入口同方向型（一方向型）のエレベーターには、かご正面壁面又はかご壁面上部に、出入口の状況（特に足元）が把握できるよう、大きさ、位置に配慮して鏡を設置する。（ステンレス鏡面又は安全ガラス等） ○出入口同方向型（一方向型）のエレベーターのかご正面壁面に設置する鏡は、車椅子使用者が後退時に出入口付近（特に足元）を確認できるよう、床上 40cm 程度から 150cm 程度までのものとする。 ○スルー型や直角二方向出入口型のエレベーターには、車椅子使用者の利用時の背後の状況（特に足元）が把握できるよう大きさ、形状、位置に配慮して鏡を設置する。（ステンレス鏡面又は安全ガラス等）															
外部との連絡	◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターは、防犯や事故発生時の安全確保、聴覚障害者の緊急時の対応のため、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により外部から内部が、内部から外部が見える構造とする。ガラス等による窓等を設置できない場合には、かごの内部から外部を、外部から内部を確認するための映像設備を設ける。外部から内部を確認するための映像設備は、ロビー出入口の上部等、見やすい位置に設置する。 ◇かご外部から、かご内の車椅子使用者や小児、また転倒した旅客が視認できるよう、ガラス窓の下端は床面から 50cm 程度が望ましい。 ◇聴覚障害者も含めた緊急時への対応に配慮すると、以下のような設備を設けることが望ましい。 ・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。 ・かご内に、緊急時に聴覚障害者が外部と連絡を取ることが可能な（緊急連絡を必要としている者が聴覚障害者であることが判別できる）ボタンを設置する。 ・係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を表示する設備を設ける。															

手すり		◎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は手すり（握り手その他これに類する設備を含む）を出入口の戸のある側以外の壁面に設ける。 ○高さ 80cm～85cm 程度に設置する。 ○握りやすい形状とする。
表示	表示	◎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、かごの停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設置する。 ◇聴覚障害者が定員超過であることが確認できるよう、かご内操作盤付近の見やすい位置に過負荷の文字表示灯を設置することが望ましい。 ◇表示画面の配色については、参考 2-2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚異常の利用者に配慮することが望ましい。
	音声等	◎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。 ◇到着階に何があるか（地上出口、改札口等）具体的に音声案内することが望ましい。 ○スルー型エレベーターの場合は、開閉する側の戸を音声で知らせることとする。その際、視覚障害者に配慮した案内内容とする。
操作盤	ボタン	◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターには、かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものとする。 ○操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作できるような押しボタン式とし、静電式タッチボタンは避ける。 ○音と光で視覚障害者や聴覚障害者にもボタンを押したことが分かるものとする。 ◇かご内に設ける操作盤は、視覚障害者で点字が読めない人もボタンの識別ができるよう階の数字等を浮き出させること等により分かりやすいものとする。 ◇ボタンの文字は、周囲との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）が大きいこと等によりロービジョン者の操作性に配慮したものであることが望ましい。
	車椅子対応	◎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及び乗降ロビーには、車椅子使用者が円滑に操作できる位置（高さ 100cm 程度）に操作盤を設置する。 ○かご内に設置する操作盤は、かごの左右に設置する。 ○乗降ロビーに設置される操作盤は、車椅子使用者が操作しやすいように配慮する。

	車椅子 対応	◇ドアが開いた状態は最低 4 秒維持するものとし、車椅子使用者対応の主・副操作盤の行き先ボタンを操作することにより、戸の開放時間が通常より長くなる（10 秒以上）機能を設置することが望ましい。
	点字	◎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設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうちそれぞれ 1 以上は、点字がはり付けられていること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とする。 ○かご内操作盤の各操作ボタン（階数、開、閉、非常呼び出し、インターフォン）には、縦配列の場合は左側に、横配列の場合は上側に点字表示を行う。点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとする。
光電安全装置		○かごの出入口部には、乗客の安全を図るために、戸閉を制御する装置を設ける。高さは、車椅子のフットサポート部分と身体部の両方の高さについて制御できるようにする。なお、機械式セーフティーシューには、光電式、静電式または超音波式等のいずれかの装置を併設する。
管制運転による 異常時表示		○地震、火災、停電時管制運転を備えたエレベーターを設置する場合には、音声及び文字で管制運転により停止した旨を知らせる装置を設ける。
乗降 ロビー	広さ	◎車椅子が回転できる広さ（幅 150cm 以上、奥行き 150cm 以上）を確保する。 ○電動車椅子が回転できる広さ（幅 180cm 以上、奥行き 180cm 以上）を確保することが望ましい。 ○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。 ○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 2-1-30（＜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。 ◇この場合、利用者の安全を確保する観点から、転落防止ポールを設置等の転落防止策を併せて講ずることが望ましい。
	表示	○障害者、高齢者、ベビーカー使用者等が優先利用できることを示す「優先マーク」を設置する。
	音声	◎移動等円滑化された経路を構成するエレベーターの乗降ロビーには、到着するかごの昇降方向を音声で知らせる設備を設ける。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が 2 のみである場合は、この限りでない。
視覚障 害者誘 導用ブ ロック	敷設経路	「視覚障害者誘導案内用設備」（107 ページ）参照
	点状ブ ロックの敷 設位置	

＊：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑧エスカレーター

考え方	高齢者、障害者等による利用を想定すると、乗降ステップの水平区間や速度などに配慮する必要がある。高齢者、障害者等は下り階段を不安に感じる場合があり、上り専用とともに下り専用エスカレーターを設置する配慮が必要である。
-----	--

ガイドライン	
◎：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	
方向	◎移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターには、上り専用と下り専用をそれぞれ設ける。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合については、この限りでない。
幅	◎移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターの踏み段幅は 80cm 以上とする。ただし、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち 1 のみが適合していれば足りるものとする。 ◇踏み段幅 100cm (S1000 型) 程度とすることが望ましい。 ◎移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターは、踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降できるために必要な広さとすることができ構造であり、かつ、車止めが設けられていること。ただし、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち 1 のみが適合していれば足りるものとする。
踏み段及びくし板表面の仕上げ	◎移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターの踏み段及びくし板の表面は滑りにくい仕上げとする。
識別	踏み段 ◎移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターは、踏み段の端部全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）を大きくすること等により、踏み段相互の識別をしやすいようにする。 ◇踏み段の端部だけでなく、四方に縁取りを行うなどにより、踏み段相互の識別をしやすいようにすることが望ましい。
	くし板 ◎移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターは、くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）を大きくすること等により、くし板と踏み段との境界を容易に識別できるようにする。
昇降口水平部	◎移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターの昇降口の踏み段の水平部分は踏み段 3 枚以上とする。
手すり	○くし板から 70cm 程度の移動手すりを設ける。 ○乗降口には、旅客の動線の交錯を防止するため、高さ 80～85cm 程度の固定柵又は固定手すりを設置する。
速度	◇1 以上のエスカレーターは 30m/分以下で運転可能なものとすることが望ましい。

表示	◎移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターにおいて、上り専用又は下り専用のエスカレーターの場合、上端及び下端に近接する通路の床面又は乗り口付近のわかりやすい位置（ゲートポスト等）等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示す。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターについては、この限りでない。 ◇上り又は下り専用でないエスカレーターについて、当該エスカレーターへの進入の可否を表示することが望ましい。 ○エスカレーターへの進入可否表示の配色については、参考 2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚異常の利用者に配慮する。 ◇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。
音声案内	◎進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる音声案内装置を設置する。 ○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。 （設置の考え方、具体的な音声案内例は 2. ②「視覚障害者誘導用案内設備」を参照）
視覚障害者誘導用ブロック	点状ブロックの敷設位置 「視覚障害者誘導案内用設備」（107 ページ）参照

*：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

2. 誘導案内設備に関するガイドライン

①視覚表示設備

考え方	一般に、視力の低下は40～50歳ぐらいからはじまり、60歳を超えると急激に低下する、車椅子使用者の視点は一般歩行者よりおよそ40cmほど低い、聴覚障害者は耳から聞く情報は得られないことが多い、日本語のわからない訪日外国人が多いなど、さまざまな利用者が情報コミュニケーションの制約を抱えている。 移動等円滑化をめざす視覚表示設備の整備においては、設備本来の機能を十分に発揮できるようにすることが必要であると同時に、さまざまな情報コミュニケーションの制約を抱える利用者也、共通の設備から情報を得られるように工夫する考え方が必要である。 サインはコミュニケーション・メディアの一種なので、情報・様式・空間上の位置という三つの属性を持つ。視覚表示設備は、見やすさとわかりやすさを確保するために、情報内容、表現様式（表示方法とデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など）の三要素を考慮することが不可欠である。 さらにサインの情報内容や表現様式、掲出位置を、体系的なシステムとして整備し、また可変式情報表示装置を、状況により変化するニーズに合った情報をタイムリーに表示する方式として整備することが、移動しながら情報を得たい利用者にわかりやすく情報を伝達する基本条件になる。
-----	---

ガイドライン	
◎：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	
■サインシステム	
●基本的事項	
サインの種別	○サインは、誘導・位置・案内・規制の4種のサイン類を動線に沿って適所に配置して、移動する利用者への情報提供を行う。 ・誘導サイン類：施設等の方向を指示するのに必要なサイン ・位置サイン類：施設等の位置を告知するのに必要なサイン ・案内サイン類：乗降条件や位置関係等を案内するのに必要なサイン ・規制サイン類：利用者の行動を規制するのに必要なサイン

表示方法

- 出入口名、改札口名、行先、旅客施設名など主要な用語には、英語を併記する。
- ◇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。
- 英語を併記する場合、英訳できない固有名詞にはヘボン式ローマ字つづりを使用する。
- ◇固有名詞のみによる英文表示には、ローマ字つづりの後に～Bridge や～River など、意味が伝わる英語を補足することが望ましい。
- ◇書体は、視認性の優れた^色ゴシック体とすることが望ましい。
- 文字の大きさは、視力の低下した高齢者等に配慮して視距離に応じた大きさを選択する。
- 掲示位置については、ロービジョン者等に配慮して、可能な限り、接近できる位置、視点の高さに配置する。
- 安全色に関する色彩は、別表 2-1 に示す JISZ9103:2005 による。出口に関する表示は、別表 2-1 に示す JISZ9103:2005 により黄色とする。
- 高齢者に多い白内障に配慮して、青と黒、黄と白の色彩組み合わせは用いない。
- サインの図色と地色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト＊）を大きくすること等により容易に識別できるものとする。
- 色覚異常の利用者に配慮し、参考 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。
- 留意すべき色の選択例：
 - ・濃い赤を用いず朱色やオレンジに近い赤を用いる。赤を用いる場合は他の色との境目に細い白線を入れると表示が目立ちやすくなる。
- 見分けにくい色の組み合わせ例：
 - ・「赤と黒」、「赤と緑」、「緑と茶色」、「黄緑と黄色」、「紫と青」、「赤と茶色」、「水色とピンク」の見分けが困難
 - ・輝度コントラストには敏感であり、同系色の明暗の識別に支障は少ない。
 また、路線、車両種別等を色により表示する場合には、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法にも配慮する。
- ◇サインは、必要な輝度が得られる器具とすることが望ましい。さらに、近くから視認するサインは、まぶしさを感じにくい器具とすることが望ましい。
- ◎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（以下「移動等円滑化のための主要な設備」という。）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（ピクトグラム）は JISZ8210 に示された図記号

表示方法	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。 ◎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。<u>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。</u> <u>○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について、誘導サイン等他の設備の整備状況を踏まえ、必要な場合には乗降場又はその付近にも整備する。</u> ◇外光、照明の逆光や光の反射により、見にく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、見にくくならないように配慮することが望ましい。 <u>○視野欠損のロービジョン者などは極端に大きな文字等の場合には一部だけしか見えないなど表示内容を判読できないケースがあるため、文字等の表示の大きさに配慮する。</u> <u>◇移動等円滑化された経路等（乗り継ぎ経路含む）を高齢者、障害者等が円滑に移動できるよう、標識等により誘導することが望ましい。</u>
乗継ぎ経路等 誘導時の配慮	○<u>他事業者・他交通モード間の乗継ぎ経路</u>への誘導にあたっては、エレベーターを利用した経路もわかりやすく表示する。 ◇隣接する他社線、公共空間とは連続的に案内サインが繰り返し配置されることが望ましい。この場合、サイン計画にあたっては、施設設置管理者間で協議調整の上、表示する情報内容を統一し、案内サインがとぎれないよう留意すること。また、関係者が多岐にわたる等の場合においては、協議会等を設置して検討する。
●誘導サイン・位置サイン	
表示する情報内容	○誘導サイン類に表示する情報内容は、別表 2-3 のうち必要なものとする。 ○誘導サイン類に表示する情報内容が多い場合、経路を構成する主要な空間部位と、移動等円滑化のための主要な設備にかかるものを優先的に表示する。 ○位置サイン類に表示する情報内容は、別表 2-4 のうち移動等円滑化のための主要な設備のほか必要なものとする。 ○位置サイン類に表示する情報内容が多い場合、移動等円滑化のための主要な設備のほか経路を構成する主要な空間部位を優先的に表示する。
表示面と器具の デザイン	◇誘導サイン類及び位置サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとすることが望ましい。

表示面の向きと 掲出高さ	○誘導サイン類及び位置サイン類の表示面は、動線と対面する向きに掲出する。 ○誘導サイン類及び位置サイン類の掲出高さは、視認位置からの見上げ角度が小さく、かつ視点の低い車椅子使用者でも混雑時に前方の歩行者に遮られないくい高さとする。 ○誘導サイン類及び位置サイン類の掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう配慮する。 ◇動線と対面する向きのサイン2台を間近に掲出する場合、手前のサインで奥のサインを遮らないように、2台を十分離して設置することが望ましい。
配置位置と配置間隔	○経路を明示する主要な誘導サインは、出入口と乗降場間の随所に掲出するサインシステム全体のなかで、必要な情報が連続的に得られるように配置する。 ○個別の誘導サインは、出入口と乗降場間の動線の分岐点、階段の上り口、階段の下り口及び動線の曲がり角に配置する。 ◇長い通路等では、動線に分岐がない場合であっても、誘導サインは繰り返し配置することが望ましい。 ○個別の位置サインは、位置を告知しようとする施設の間近に配置する。
●案内サイン	
表示する情報内容	○構内案内図に表示する情報内容は、別表 2-5 のうち移動等円滑化のための主要な設備とする。 ○構内案内図には移動等円滑化された経路を明示する。 ○旅客施設周辺案内図を設ける場合、表示する情報内容は、別表 2-6 のうち必要なものとする。 ◇ネットワーク運行・運航のある交通機関においては、改札口等に路線網図を掲出することが望ましい。
表示面と器具の デザイン	◇案内サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとすることが望ましい。 ◇構内案内図や、表示範囲が徒歩圏程度の旅客施設周辺案内図の図の向きは、掲出する空間上の左右方向と、図上の左右方向を合わせて表示することが望ましい。
表示面の向きと 掲出高さ	◇案内サイン類の表示面は、利用者の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、動線と対面する向きに掲出することが望ましい。 ◇空間上の制約から動線と平行な向きに掲出する場合は、延長方向から視認できる箇所に、その位置に案内サイン類があることを示す位置サインを掲出することが望ましい。 ○構内案内図、旅客施設周辺案内図、時刻表などの掲出高さは、歩行者及び車椅子使用者が共通して見やすい高さとする。 ○運賃表を券売機上部に掲出する場合においても、その掲出高さは、券売機前に並ぶ利用者に遮られないように配慮しつつ、車椅子使用者の見上げ角度が

	小さくなるように、極力低い高さとする。この場合、照明の映り込みが起きないように配慮する。 ○券売機上部に掲出する運賃表の幅は、利用者が券売機の近くから斜め横向きでも判読できる範囲内とする。 ○案内サインの掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう配慮する。
配置位置と配置間隔	○構内案内図は、出入口付近や改札口付近からそれぞれ視認できる、利用者の円滑な移動を妨げない位置に配置する。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。 ◇乗り換え経路又は乗り換え口を表示する構内案内図は、当該経路が他の経路と分岐する位置にも配置することが望ましい。 ◇旅客施設周辺案内図を設ける場合、改札口など出入口に向かう動線が分岐する箇所に設置することが望ましい。 ◇大規模な旅客施設では、構内案内図などを繰り返し配置することが望ましい。 ◇地下駅等における移動等円滑化された経路上ではない各出入口において、エレベーターが設置されている出入口までを示す位置案内図等を設置し、移動等円滑化された経路への誘導経路を示すことが望ましい。
その他	◇移動距離が長い場合、目的地までの距離を併記することが望ましい。
■可変式情報表示装置	
可変式情報表示装置とは、LED などを用いた電子式やフラップなどを用いた機械式の表示方式を用いて、視覚情報を可変的に表示する装置のことをいう。 ◎車両等の運行（行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報も含む）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なければならない。	
表示する情報内容	○平常時に表示する情報内容は、発車番線、発車時刻、車両種別、行先など、車両等の運行（運航）に関する情報とする。 <u>○車両等の運行（運航）の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供する。また、ネットワークを形成する他の交通機関の運行（運航）に関する情報も、提供する。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。</u> ○簡潔かつ分かりやすい文章表現とする。<u>また、必要に応じて図やイラストを用いて情報を提供する。</u> ◇運休（欠航）・遅延の別や運行（運航）障害発生の原因等の情報を、運休（欠航）が発生した場合、事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。 ○異常情報を表示する場合は、フリッカーランプを装置に取り付けるなど、異常情報表示中であることを継続的に示す。

表示方式	◇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。 ○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<u>とともに、必要に応じて文字や記号等を付加して情報を提供する。</u> ◇外光、照明の逆光や光の反射により、見にく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、見にくくならないように配慮することが望ましい。
案内放送による提供	○上述の情報内容は、あわせてアナウンスにて、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返す等して放送する。
配置位置	○車両等の運行（運航）用の可変式情報表示装置は、視覚情報への依存度の大きい聴覚障害者を含む多くの利用者が、運行（運航）により乗降場が頻繁に変動する場合に各乗降場へ分流する位置のほか、改札口付近や乗降場、待合室など、視覚情報を得て行動を判断するのに適当な位置に配置する。 ◇可変式情報表示装置の掲出高さは、誘導サインや位置サイン類と統一することが望ましい。

*：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

②視覚障害者誘導案内用設備

考え方	視覚障害者誘導用ブロックは、現時点では視覚障害者の誘導に最も有効な手段であり、旅客施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが有効である。敷設にあたっては、あらかじめ誘導動線を設定するとともに、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないよう配慮する必要がある。また、視覚障害者誘導用ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げにも配慮する必要がある。 視覚障害者の誘導手法としては、音声・音響による案内も有効である。 <鉄軌道駅の改札口> 改札口は、鉄道を利用する際の起終点となる場所であるとともに、駅員とコミュニケーションを図り、人的サポートを求めることのできる場所でもあるため、その位置を音響案内で知らせることが重要である。 なお、改札口付近においては駅職員等が勤務していることから、音量、音質、設置位置など騒音とならないよう配慮することが必要となる。 なお、複数事業者が乗り入れている駅等で異なる事業者の改札口が隣接する場合の音響案内については、音声案内を付加すること等により区別できるようにすれば、より利便性が高まる。 <エスカレーター> 視覚障害者のエスカレーター利用にあたっては、位置や進入可否、行き先、上下方向の確認が困難となっている。従って、単独でエスカレーターを利用している視覚障害者の円滑な移動を図るためには、進入可能なエスカレーター（時間帯によって上下方向が変更されるエスカレーターや自動運転エスカレーターを含む）において、音声により、その位置と行き先及び上下方向が分かることが必要である。また、逆方向のエスカレーターへの誤進入を避けるため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないこととする。なお、注意喚起案内を行っているエスカレーターについては、案内のタイミングが重ならないよう配慮することが必要である。 エスカレーターの音声案内については、視覚障害者が環境認知に音源定位を活用していること踏まえ、乗り口を特定しやすいよう、乗り口に近い位置に音源を設置すべきである。また、音声案内を行う場合には、利用者と対面する通路方向に指向性を持たせることが有効となる。 <u>視覚障害者におけるエスカレーター利用のニーズは高く、エスカレーターを使用できる環境を整備する必要があると考えられる。一方で、安全性への配慮が必須であり、視覚障害者誘導用ブロックの敷設に加え、音声案内などでエスカレーターの位置や行き先をよりわかりやすくする等の工夫が必要である。</u> <トイレ> 視覚障害者のトイレ利用においては、設置位置及び男女別の配置を把握することが困難となっている。このため、視覚障害者に対しては、トイレ出入口付近において、位置と男
-----	--

	女別が分かる音声案内を行うことが必要である。案内方式としては、設置場所の空間特性に応じて、常時式、人感知式、などの音声案内装置によって実施する。 なお、男子用、女子用、多機能トイレが並列している場合等、視覚障害者誘導用ブロックの誘導箇所によっては、左右の男女トイレの位置を示す音声案内だけではわかりにくい状況も考えられるため、個々の空間状況に応じて、「多機能トイレ」も案内すれば、より利便性が高まる。また、多機能トイレは入口近くに配置されていると利用しやすい。 ＜鉄軌道駅のプラットホーム＞ プラットホームにおいては、視覚障害者に対して列車降車後に出口へ通ずる退出口の方向としての階段位置を知らせるため、階段位置を示す音響案内装置を設置することが必要である。 ただし、複数ホームが並列している駅では、隣接ホームと自ホームとの音源位置の錯誤を防ぐ必要があり、また、音響案内を行うスピーカーの設置にあたっては、空間特性に応じて、音量、設置位置、ホーム長軸方向への狭指向性を十分に検討する必要がある。 なお、視覚障害者のプラットホーム上の歩行については、転落の危険性が高いため、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロック等による転落防止措置によって安全対策が示されている。 ＜地下駅の地上出入口＞ 地下駅の地上出入口については、街路、建物内に設置され、視覚障害者が入口を確認することが困難となっているため、その位置を知らせることが必要とされている。地上出入口部に視覚障害者誘導用ブロックを敷設することとともに、音響案内によって地上出入口の位置を知らせることも有効な案内となる。設置場所については、視覚障害者の利用する施設方面やバスとの乗り換え口など、利用状況を考慮し音響案内の優先度の高い場所とする。 一方、地下駅の地上出入口における音響案内については、周囲への騒音となる可能性があり、道路管理者、周辺の建築物の管理者等との調整も必要となるため、音量制御などにより騒音への対応を図るなどの配慮が必要である。 なお、地下駅の地上出入口と改札口が隣接する場合の音響案内については、音声案内を付加すること等により、区別できるようにすれば、より利便性が高まる。
--	--

ガイドライン	
◎：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	
誘導案内の方法	◎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二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二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。

誘導案内の方法	※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
■視覚障害者誘導用ブロック	
●基本的事項	
線状ブロックの敷設経路	◎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。 <u>○通路等が傾斜路のみで構成される場合には線状ブロックを敷設する。</u> ◎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
線状ブロックの敷設経路	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二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二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。 ○上記分岐する経路では、往経路と復経路を別としない。 ○線状ブロックは、構造上やむを得ない場合等を除き、旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設する。 ○視覚障害者の移動の際に屈曲経路が続くことにより進行方向を錯誤しないよう、短い距離にL字形、クランクによる屈曲部が連続的に配置されないよう配慮する。 ◇他社線旅客施設、公共用通路等と連続した誘導経路となるよう、誘導動線、形状、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）などを統一的連続的に敷設することが望ましい。 ○線状ブロックの敷設は、安全でシンプルな道すじを明示することを優先するとともに、一般動線に沿うことに考慮しつつ可能な限り最短経路により敷設する。また歩行できるスペースが確保できるよう、可能な限り壁面、柱や床置きの手器等から適度に離れた道すじに敷設する。
点状ブロックの敷設位置	◎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。 ○点状ブロックは、上記のほか、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出入口（戸がある場合）、触知案内図等の前、券売機その他の乗車券等販売所の前、エレベーターの前、待合所・案内所の出入口（戸がある場合）、

点状ブロックの 敷設位置	ホームドア、可動式ホーム柵（昇降式を除く）及び固定式ホーム柵の開口部、ホームの縁端付近及び線状ブロックの分岐位置・屈曲位置・停止位置の、それぞれの位置に敷設する。 ○ホーム縁端を警告する点状ブロックには、ホームの内方を表示する線状突起（以下、「内方線」という。）を1本追加する（詳細な敷設位置等については、参考2-2-19、3-1-3を参照）。
形状	◎形状については、JIST9251に合わせたものとする。 ○敷設に当たっては、JIST9251に規定された突起高さを確保し、確実に検知できるように施工する。 ○プラットホーム縁端警告用内方表示ブロック（点状ブロックと1本の内方線を1組としたものの呼称。以下、「ホーム縁端警告ブロック」という。）の形状については、以下の通りとする。 ・点状突起の形状および配置はJIST9251に準じる。 ・内方線の形状はJIST9251の線状ブロックの線状突起に準じる。 ・内方線と点状突起との中心間隔は原則として9cm程度とする。 ◇JISに相当していないブロックの部分補修を行う場合は、近接したブロックをJISに合わせたブロックに交換することが望ましい。
色彩	○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、色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）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この限りでない。
材質	○十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐磨耗性に優れたものとする。
●敷設方法の詳細	
公共用通路との 境界	◇公共用通路との境界は、旅客施設内外が連続するように敷設し、色彩や形状の統一に配慮することが望ましい。
改札口	○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。
券売機	○券売機その他の乗車券等販売所への線状ブロックの敷設経路は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位置とする。この場合、改札口への線状ブロックの敷設経路からできる限り簡単に短距離となるように分岐する。 ○線状ブロックで誘導される券売機その他の乗車券等販売所の前に敷設する点状ブロックの位置は、券売機の手前30cm程度の箇所とする。 ◇上記の券売機その他の乗車券等販売所は、改札口に近い券売機その他の乗車券販売所とすることが望ましい。
階段	○階段への線状ブロックの敷設経路は、手を伸ばせば手すりに触れられる程度の距離を離れた位置とする。 ○階段の上端及び下端に近接する通路等に敷設する点状ブロックの位置は、階段の始末端部から30cm程度離れた箇所に60cm程度の奥行きで全幅にわたって敷設する。

階段	○踊り場の長さが <u>300cm</u> を超える場合、踊り場の開始部分及び終了部分において、階段の段から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。 ○階段の方向が 180 度折り返しているなど、方向が変わる踊り場では、踊り場の開始部分及び終了部分において、階段の段から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。なお、屈曲部から階段始点までの距離が短く、点状ブロック同士が干渉して判別困難になる場合は、危険を生じないように敷設方法に配慮する。
エレベーター	○エレベーターへの線状ブロックの敷設経路は、点字表示のある乗降ロビー側操作盤の位置とする。 ○エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗降ロビー側操作盤から 30cm 程度離れた箇所とする。
エスカレーター	○エスカレーター前には、エスカレーター始末端部の点検蓋に接する箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを全幅にわたって敷設する。 <u>○エスカレーターに誘導する視覚障害者誘導用ブロックを敷設する場合は以下の条件を満たすこととする。</u> <u>(条件)</u> ・<u>乗り口方向のみに敷設する。</u> ・<u>時間帯により進行方向が変更しないエスカレーターのみに敷設をする。</u> ・<u>乗り口方向には進行方向を示す音声案内を設置する。</u> <u>※ただし、通勤時間帯などの混雑時にエスカレーターでホームへ誘導することが危険である恐れがある場合、事業者の判断により、改札からホームへ進行するエスカレーターにはエスカレーターへ誘導する視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないこととする。</u>
傾斜路	○傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。
傾斜路	○傾斜路の方向が 180 度折り返しているなど、方向が変わる踊り場では、踊り場の開始部分及び終了部分において、傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。 <u>○通路等が傾斜路のみで構成される場合には線状ブロックを敷設する。</u>
トイレ	○トイレへの線状ブロックの敷設経路は、トイレ出入口の壁面にある触知案内図等の位置とする。 ○トイレの触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、触知案内図等から 30cm 程度離れた箇所とする。
触知案内図等	○触知案内図等への線状ブロックの敷設経路は、出入口付近又は改札口付近に設置した案内図の正面の位置とする。 ○触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、案内図前端から 30cm 程度離れた箇所とする。

＊：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見やすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

■音声・音響案内		
◎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。 ○音声・音響案内を提供する場合、スピーカーを主要な移動経路に向けて流す。また、スピーカーから流す案内の音量は、その移動経路の適切な地点から確認して、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい大きさとする。 ※「高齢者・障害者配慮設計指針－公共空間に設置する移動支援用音案内」は2013年度にJIS化される予定。		
車両等の運行に関する案内		○車両等の発車番線、発車時刻、行先、経由、到着、通過等のアナウンスは、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返す等して放送する。 ○同一のプラットフォーム上では異なる音声等で番線の違いがわかるようにする。
触知案内図等	音声案内装置 音響案内装置	「②視覚障害者誘導案内用設備■触知案内図等及び点字表示」（136ページ）参照
鉄軌道駅の改札口		○改札口の位置を知らせるための音響案内装置を設置する。ただし、乗換専用改札口はこの限りではない。 ○有人改札口が併設されている場合には、有人改札口に上記音響案内装置を設置する。
鉄軌道駅の窓口		<u>◇必要に応じて磁気誘導ループ等を設置することが望ましい。</u>
エスカレーター		◎エスカレーター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。 ○なお、音声案内装置の設置にあたっては、進入可能なエスカレーターの乗り口端部に設置し、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。 <u>※JIST0902「高齢者・障害者配慮設計指針－公共空間に設置する移動支援用音案内」も参照のこととする。</u>
トイレ		○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。 <u>◇短い時間で簡潔に情報提供することに配慮することが望ましい。</u>
鉄軌道駅のプラットフォーム上の階段		○ホーム上にある出口へ通ずる階段位置を知らせるため、階段始端部の上部に音響案内装置を設置する。ただし、ホーム隙間警告音、列車接近の警告音などとの混同、隣接ホームの音源位置との錯誤によって危険が避けられない場合は、この限りではない。 ○音響案内を行うスピーカーの設置にあたっては、空間特性・周辺騒音に応じて、設置位置、音質、音量、ホーム長軸方向への狭指向性等を十分に配慮し設置する。

地下駅の地上出入口	◇地下駅の移動等円滑化された経路の地上出入口において、その位置を知らせる音響案内装置を設置することが望ましい。その際、設置場所及び音量等については、駅の立地特性、周辺状況を踏まえる必要がある。なお、出入口が階段始端部となる場合には、階段区間への設置を避け、階段始端の平坦部の上部に設置する。
音響計画	◇指向性スピーカー等の活用により、音声・音響案内の干渉・錯綜を避け、必要な情報が把握しやすくなるよう音響計画を実施することが望ましい。
■触知案内図等及び点字表示	
触知案内図等	◎公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客施設の構造及び主要な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。 ○出入口付近又は改札口付近（出入口と改札口が離れている場合）に、それぞれの箇所の移動方向にある主要な設備等の位置や方向を示す音声・音響案内がない場合は、触知案内図等により案内する。 ◇乗り換えのある旅客施設では、乗り換え経路が他の経路と分岐する位置にも触知案内図等を設置することが望ましい。 ○トイレ出入口付近の視覚障害者が分かりやすい位置に、男女別及び構造を点字等で表示する。 ○触知案内図等において、点字により表示する場合の表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、触知案内図により表示する場合の表示方法は JIST0922 にあわせたものとする。視覚障害者用と晴眼者用ではわかりやすい案内図の表現が異なるため、これを晴眼者用と兼用として設けることは適当ではないが、何が書かれているのか晴眼者が理解できるよう、JIST0921 あるいは JIST0922 にあわせて文字も併記する。
音声案内装置	◇触知案内図等に、スピーカーを内蔵し押しボタンによって作動する音声案内装置を設置することが望ましい。 ◇この装置を設置する場合、対面して操作する利用者の「前、後、左、右」などわかりやすい言葉を用いて、簡単明瞭に施設等の方向を指示することが望ましい。
音響案内装置	◇触知案内図等の位置を知らせるよう音響案内装置を設置することが望ましい。この場合、改札口、プラットホーム上の階段、地下駅地上出入口における音響案内とは異なるものを採用するものとする。
手すりの点字表示	◎視覚障害者のために、手すりに階段の通ずる場所を点字で表示する。 ○上記の点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとする。 ○その他の視覚障害者を誘導する通路や傾斜路の手すり端部にも、当該通路や傾斜路の通ずる場所を点字で表示する。 ○手すりの点字表示は、はがれにくいものとする。 ○上記手すりには、点字内容を文字で併記する。

点字運賃表	○線状ブロックで誘導した券売機付近には、点字運賃表を設置する。点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとする。 ○点字運賃表の駅名の表示順序は 50 音順とすることを原則とし、見出しを設ける。 ◇点字運賃表は、可能な限り大きな文字でその内容を示すこと等によりロービジョン者が容易に運賃を把握できるようにすることが望ましい。 ◇点字の上に文字が重ならないように配置することが望ましい。
券売機の点字表示	○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。点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとする。 ◇上記券売機には、操作可能なすべてのボタン、投入・取出口を示す点字を併記することが望ましい。
券売機の点字表示	○点字の表示位置については、JIST0921（縦方向に並ぶ操作ボタンの場合はその左側、横方向に並ぶボタンはその上側（スペース上やむを得ない場合は除く。)) にあわせたものとする。 ◇線状ブロックで誘導しない券売機についても、上記同様に点字を併記することが望ましい。 ◇複数社の乗り入れ区間では、乗り換えボタンなどにも点字を併記することが望ましい。 ○点字は、はがれにくいものとする。

③緊急時の案内用設備

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。
-----	---

ガイドライン	
◎：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	
誘導標識	◇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。（JISZ9095 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。
緊急時の案内設備	◇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。 ・災害等の非常時の情報提供については、「光警報装置の設置に係るガイドライン」及び「外国人来訪者等が利用する施設における災害情報の伝達・避難誘導に関するガイドライン」を参考とすること。

3. 施設・設備に関するガイドライン

①トイレ

考え方	トイレは利用しやすい場所に配置し、すべての利用者がアクセスしやすい構造とする。 多機能トイレ（公共交通移動等円滑化基準第 13 条第 2 項に適合するトイレ）は、高齢者、障害者、乳幼児を連れた者等が利用しやすい場所（トイレの入口近くに設置されていると利用しやすい）に設置する。また、車椅子使用者が円滑に利用できるものとする。また、障害部位により使用方法も異なることから、手すり等も右利き用、左利き用に対応したものを設置することが望ましい。車椅子使用者にとって、便座の高さが合わない場合や、フットサポートが便器にあたり近くに寄れない場合もあることから、便器の形状について配慮が必要である。 また、一般トイレと同様であるが、利用者がすべらないよう、清掃後の水はけを良くする配慮が必要である。特に、車椅子使用者は、段差があれば利用が困難となることから、アプローチにおける段差の解消が必要である。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、非常時には外部から解錠できることが必要である。非常用通報装置の位置については、転倒時を考慮しつつ、実際に手の届く範囲に設置する必要がある。 また、オストメイト（人工肛門、人工膀胱造設者）はパウチを洗ったり便の漏れを処理したりすることが必要となる場合がある。多機能トイレの普及により障害者等の社会参加が促進される一方で、1 つのトイレにおいて複数の多機能トイレを設置することは困難であるという問題がある。また、ユニバーサルデザインの思想が浸透するに伴い、多機能トイレはあるが使う人がいっぱい使えない等、多くの障害者等が多機能トイレを必要とするものの絶対数が不足している等の問題も生じている。そのような課題に対応するため、一般トイレにおいても、多機能トイレを設置した上で簡易型多機能便房の設置を推奨する。簡易型多機能便房はスペースの関係から設置が容易であり、既存の大便器の便房を改造することにより設置できる等の利点があるため、設置数を増やして絶対数の不足に対応するという意味で有効である。
-----	---

（トイレ全般）

ガイドライン	
◎：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	
配置	◎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には、<u>以下の要件を満たす便房をそれぞれ 1 以上設置する。</u> ・<u>車椅子使用者が円滑に利用でき、その旨を表示していること。</u> ・<u>オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられ、その旨を表示していること。</u> ○<u>男女共用便房を 1 以上設置する。</u> ○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。

配置	○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、ベビ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。 <u>◇乳幼児連れに配慮した便房等の、個別機能を備えた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。</u> ○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、障害者等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。男女別に設置する場合でも、異性介助の際に入りやすい位置（一般トイレ入口付近等）に設置する。また、男女別に設置することが難しい場合は、男女共用のものを1以上設置する。 <u>◇便房内には、介助者の同伴に配慮し、カーテンなどを設置することが望ましい。</u> ◇男女共用の多機能トイレを2か所以上設置する場合は、右まひ、左まひの車椅子使用者等の便器への移乗を考慮したものとすることが望ましい。
案内表示	◎男女別及び構造を、便所の出入口付近の視覚障害者がわかりやすい位置に、音、点字その他の方法により示す。 ○視覚障害者誘導用ブロックは、壁面等に設置した触知案内図等の正面に誘導するよう敷設する。 ○触知案内図等において、点字により表示する場合の表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、触知案内図により表示する場合の表示方法は JIST0922 にあわせたものとする。 ○触知案内図等は、床から中心までの高さが 140cm から 150cm となるよう設置する。 ○一般便所内に簡易型多機能便房、おむつ交換シート、ベビーチェアなどがある場合には、その旨がわかるように入出入口付近において案内表示を行う。 また、上記の設備がある便房の外側扉にも、便房内にある設備が便房の外からわかるように案内表示を行う。
音声案内	○視覚障害者誘導用ブロックによって誘導された便所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。 （設置の考え方、具体的な音声案内例は参考 2-2-25 を参照） <u>◇短い時間で簡潔に情報提供することに配慮することが望ましい。</u>
<u>その他の情報提供</u>	<u>◇トイレの個室の大きさや備えている機能について、ホームページで情報を提供することが望ましい。</u>

小便器	◎便所内に、男子用小便器を設けている場合、杖使用者等の肢体不自由者等が立位を保持できるように配慮した手すりを設置した床置き又はリップ高さ35cm以下の低リップの壁掛式小便器を1以上設置する。 ◇上記小便器は、入口に最も近い位置に設置することが望ましい。 ○小便器の便器洗浄については、自動センサー式など操作を必要としないものとする。 ◇小便器の脇には杖や傘などを立てかけるくぼみやフック等を設け、小便器正面等に手荷物棚を設置することが望ましい。
大便器	◎便所内に腰掛式便器を1以上設置した上、その便所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。 ◇腰掛式便器を設置する場合、必要に応じ腰掛式便器を設置するすべての便所を、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することが望ましい。 ◇和式便器を設置する場合には、和式便器の周囲の壁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が望ましい。 ◇便所内には、杖や傘などを立てかけられるフック等、手荷物を置く棚等を設置することが望ましい。 ◇ロービジョン、色覚異常の利用者等に配慮し、戸には確認しやすい大きさ、色（参考 2-5 参照）により使用可否を表示することが望ましい。また、色だけでなく「空き」、「使用中」等の文字による表示も併記することが望ましい。 ◇便所の戸の握り手は、高齢者、障害者等が操作しやすい形状とすることが望ましい。 ◇便所の戸は引き戸式又は折戸式とし、便所内の空間に余裕を作ることが望ましい。
<u>オストメイト利用者への対応</u>	<u>◎オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられ、その旨を表示していること。</u> <u>○上記の洗浄装置の1以上は、パウチの洗浄や利用者がペーパー等で腹部を拭く場合を考慮し、温水が出る汚物流しを設置する。</u> <u>○汚物流しの洗浄装置を設置する場合には、洗浄装置付近に、パウチなどのものを置けるスペースを設置する。</u> <u>◇オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具を複数設置する場合は、車椅子使用者が円滑に利用できる便所に設けた上で、他の便所にも設けることが望ましい。</u> <u>◇オストメイト簡易型水洗設備（腰掛便座の背もたれに水洗をつけたもの等）を設置する場合は、当該設備では利用が難しい人がいることを踏まえ、専用の汚物流しを設置したものと区別できるような表示を便所の扉に設置することが望ましい。</u>
洗面器	○洗面器は、もたれかかった時に耐えうる強固なものとするか、又は、手すり

洗面器	を設けたものを1以上設置する。 ◇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。
乳児用設備	○乳^幼児連れの人の利用を考慮し、トイレ内（男女別を設けるときはそれぞれ）に1以上、大使用の便房内にベビーチェアを設置する。当該便房の戸には、ベビーチェアが設置されている旨の表示を行う。 ◇スペースに余裕がある場合には、ベビーチェアを複数の便房に設置し、洗面所付近にも設置することが望ましい。 ◇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。
床面の仕上げ	◎滑りにくい仕上げとする。 ◇排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障害者や肢体不自由者等にとって危険にならないように、配置を考慮することが望ましい。 ○床面は、高齢者、障害者等の通行の支障となる段を設けないようにする。
呼び出しボタン (通報装置)	◇便器に腰掛けた状態、車椅子から便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからでも操作できるように呼び出しボタンを設置することが望ましい。 この場合、音、光等で押したことが確認できる機能を付与する。
器具等の 形状・色・配置	○視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、紙巻器、便器洗浄ボタン、呼び出しボタンの形状、色、配置についてはJISS0026にあわせたものとする。
簡易型多機能便房	○簡易型多機能便房は、小型の手動車椅子（全長約85cm、全幅約60cmを想定）で利用可能なスペースを確保する（正面から入る場合は有効奥行き190cm以上、有効幅90cm以上のスペースと有効幅80cm以上の出入口の確保、側面から入る場合は有効奥行き220cm以上、有効幅90cm以上のスペースと有効幅90cm以上の出入口の確保が必要）。 ◇新設の場合等でスペースが十分取れる場合は、標準型の手動車椅子（全長約120cm、全幅約70cmを想定）で利用が可能なスペースを確保することが望ましい（正面から入る場合は上記と同様であるが、側面から入る場合は奥行き220cm以上×幅120cm以上のスペースと幅90cm以上の出入口の確保が必要）。また、簡易型多機能便房に通ずるトイレ内通路には車椅子の転回スペースを確保することが望ましい。 ◇ドアの握り手は、引き戸の場合ドア内側の左右両側に設置することが望ましい。開き戸の場合、握り手は高齢者、障害者等が操作しやすい形状とすることが望ましい。 ○簡易型多機能便房には、腰掛式便器を設置する。便器の形状は、車椅子のフットサポートがあたることで使用時の障害になりにくいものとする。 ◇便器に背もたれを設置することが望ましい。 ○便器の周辺には、手すりを設置するとともに、便器に腰掛けたままの状態と車椅子から便器に移乗しない状態の双方から操作できるように便器洗浄ボタン、呼び出しボタン及び汚物入れを設置する。便器洗浄ボタンは、手かざしセ

簡易型多機能便房	ンサー式だけの設置を避け、操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする。洗面台の水栓は手かざしセンサー式が使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタン、手動式レバーハンドル等を併設する。 ○視覚障害者や肢体不自由者等の使用に配慮し、紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出しボタンの形状、色、配置については JISS0026 にあわせたものとする。 ◇便器に腰掛けた状態と車椅子から便器に移乗しない状態の双方から使用できるように紙巻器を設置することが望ましい。 ○荷物を掛けることのできるフックを設置する。このフックは、立位者、車椅子使用者の顔面に危険のない形状、位置とするとともに、1 以上は車椅子に座った状態で使用できるものとする。 ○便房の床、出入口には段を設けない。 ◇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、及びベビーチェア、おむつ交換シート等の乳幼児用設備を備えた便房とすることが望ましい。 ◇トイレの個室の大きさや備えている機能について、ホームページで情報を提供することが望ましい。
緊急時通報	◇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及び光によって提供できる設備（フラッシュライト等）を備えることが望ましい。 ◇フラッシュライト等を設置する場合には、便房内の扉等にフラッシュライトの点滅が緊急事態を表す旨を表示することが望ましい。 ◇フラッシュライト等は、便房の扉を閉じた状態で、すべての便房内からその点滅が十分識別できる位置に設置することが望ましい。

（車椅子使用者便房）

ガイドライン ◎：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	
案内表示	◎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。
音声案内	◇便房内の設備の配置がわかるように、音声案内を設けることが望ましい。
出入口	◎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。 ○点字により表示する場合の表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、触知案内図により表示する場合の表示方法は JIST0922 にあわせたものとする。 ◎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の出入口の有効幅は、80cm 以上とする。

戸	◎有効幅 80cm 以上とする。 ◇有効幅 90cm 以上とすることが望ましい。 ◎高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造の戸とする。 ○電動式引き戸又は軽い力で操作のできる手動式引き戸とする。手動式の場合は、自動的に戻らないタイプとし、握り手は棒状ハンドル式のものとする。 ◇握り手はドア内側の左右両側に設置することが望ましい。 ○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。 ◇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。 ○防犯上・管理上の理由等からやむを得ず常時施錠が必要となる場合には、ドア近くにインターホン等を設置し、駅係員等が速やかに解錠できるものとする。 ○車椅子使用者や指の動きが不自由な人でも容易に施錠できる構造、高さ (60cm ～70cm 程度) のものとし、非常時に外から解錠できるようにする。
戸の開閉盤 (開閉スイッチ)	○戸の開閉盤 (開閉スイッチ) 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。 ◇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。 ○電動式の戸の場合、手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式とする。手かざしセンサー式が使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタンを併設する。 ○使用中である旨を表示する装置を設置する。
大きさ	◎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)。 <u>◇大型ベッドを設置する際には、介助者の動きを考慮し、十分なスペースを確保することが望ましい。</u> ○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)。 <u>◇電動車いすで方向転換が可能なスペース (220cm 以上 ×220cm 以上) を有する場合、便器横の移乗スペースを 75cm 以上確保することが望ましい。</u>
便器	<u>◎便器は腰掛式とする。</u> <u>○便器の形状は、車椅子のフットサポートがあたることで使用時の障害になりにくいものとする。</u> ○便座には便蓋を設けず、背後に背もたれを設ける。 ○便座の高さは 40～45cm とする。

便器	○便器に逆向きに座る場合も考慮して、その妨げになる器具等がないように配慮する。
手すり	◎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、腐触しにくい素材で、握りやすいものとする。 ○壁と手すりの間隔は 5cm 以上の間隔とする。 ○手すりは便器に沿った壁面側は L 字形に設置する。もう一方は、車椅子を便器と平行に寄り付けて移乗する場合等を考慮し、十分な強度を持った可動式とする。可動式手すりの長さは、移乗の際に握りやすく、かつアプローチの邪魔にならないように、便器先端と同程度とする。手すりの高さは 65～70cm 程度とし、左右の間隔は 70～75cm とする。
付属器具	◎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。 ○多機能トイレ内のすべての付属器具の設置にあたっては、車椅子の行動空間に配慮し、ドアの開閉動作等の支障とならないよう、配置に留意する。 ○便器洗浄ボタンは、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車椅子から便器に移乗しない状態の双方から操作できるように設置する。手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする。手かざしセンサーが使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタン、手動式レバーハンドル等を併設する。 ◇小型手洗い器を便座に腰掛けたままで使用できる位置に設置することが望ましく、蛇口は操作が容易なセンサー式、押しボタン式などとする。 ○紙巻器は片手で紙が切れるものとし、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車椅子から便器に移乗しない状態の双方から使用できるように設置する。 ○荷物を掛けることのできるフックを設置する。このフックは、立位者、車椅子使用者の顔面に危険のない形状、位置とするとともに、1 以上は車椅子に座った状態で使用できるものとする。 ○手荷物を置ける棚などのスペースを設置する。

洗面器	○車椅子から便器へ前方、側方から移乗する際に支障とならない位置、形状のものとする。 ○車椅子での使用に配慮し、洗面器の下に床上 60cm 以上の高さを確保し、洗面器上面の標準的高さを 80cm 以下とする。よりかかる場合を考慮し、十分な取付強度を持たせる。 ○蛇口は、上肢不自由者のためにもセンサー式、レバー式などとする。 ○鏡は車椅子でも立位でも使用できるよう、低い位置から設置され十分な長さを持った平面鏡とする。 <u>◇洗面台周りに石鹸容器やハンドドライヤー等を設置する場合には、仕上がり床面から 80cm～100cm 程度の操作可能な高さで、洗面台中央から 75cm 程度の範囲に設置することが望ましい。</u>
汚物入れ	○汚物入れはパウチ、おむつも捨てることを考慮した大きさのものを設置する。 ◇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。
鏡	◇洗面器前面の鏡とは別に、全身の映る姿見を設置することが望ましい。
おむつ交換シート	○乳^幼児のおむつ替え用に乳児用おむつ交換シートを設置する。ただし、一般トイレに男女別に設置してある場合はこの限りではない。 <u>◇おむつ交換シートが設置されている場合、床面高さ 70cm 程度とする。また、正面開きタイプでは、幅 80cm 程度、奥行 75cm 程度、側面開きタイプでは、幅 70cm 程度、奥行 60cm 程度とする。</u> ◇重度障害者のおむつ替え用等に、折りたたみ式または収納式のおむつ交換シートを設置することが望ましい。その場合、畳み忘れであっても、車椅子での出入りが可能となるよう、車椅子に乗ったままでも畳める構造、位置とする。
床の表面	◎滑りにくい仕上げとする。 ◇排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障害者や肢体不自由者等にとって危険にならないように、配置を考慮する。 ○床面は、高齢者、障害者等の通行の支障となる段を設けないようにする。
呼出しボタン (通報装置)	○呼出しボタンは、便器に腰掛けた状態、車椅子から便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからでも操作できるように設置する。音、光等で押したことが確認できる機能を付与する。
器具等の形状・色・配置	○視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出しボタンの形状、色、配置については JISS0026 にあわせたものとする。
<u>緊急時通報</u>	<u>◇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及び光によって提供できる設備（フラッシュライト等）を備えることが望ましい。</u> <u>◇フラッシュライト等を設置する場合には、便房内の扉等にフラッシュライトの点滅が緊急事態を表す旨を表示することが望ましい。</u>

②乗車券等販売所・待合所・案内所

考え方	出札・案内等のカウンターは、構造上、車椅子使用者にとって利用しにくいものもある。特に、カウンターの高さや、蹴込みについて、考慮する必要がある。カウンターの下部は、車椅子使用者のひざやフットサポートなどが当たらないよう配慮する。
-----	---

ガイドライン	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容（義務）、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容	
出入口	「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乗車券販売所、待合所、案内所の出入口」(29 ページ) 参照
カウンター	◎乗車券等販売所、待合所及び案内所にカウンターを設ける場合は、そのうち一以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものとする。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでない。 ○カウンターの蹴込みの一部は高さ 60cm 程度以上、奥行き 40 cm 程度以上とする。 ○カウンターの一部は、車椅子使用者との対話に配慮して高さ 75cm 程度とする。 ○カウンターのついたてまでの奥行きは、車椅子使用者との対話に配慮して 30cm～40cm とする。
視覚障害者の誘導	○カウンターの1か所に視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。
聴覚障害者の案内	◎乗車券等販売所、待合所及び案内所（勤務する者を置かないものを除く。）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る。 ◎この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示し、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が図れるように配慮する。 ○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。 ○手話での対応が可能な場合は、その旨を当該乗車券販売所、又は案内所の見やすい場所に表示する。
コミュニケーションボード	◇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、JIST0103 に適合する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。

③券売機

考え方	車椅子使用者等であっても利用しやすい高さに券売機を設置し、車椅子使用者が容易に券売機に接近できるように、蹴込みを設けるなどの配慮が必要である。 操作性についても、タッチパネル式は視覚障害者が利用できないため、テンキーを設けるなどの配慮が必要である。
-----	--

ガイドライン	
◎：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	
◎1 以上の券売機は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とする。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。	
高さ	◎主要なボタン及び金銭投入口は、車椅子使用者が利用しやすい高さとする。 ○主要なボタンは、110cm 程度の高さを中心に配置する。 ○金銭投入口の高さは、110cm 以下とすること。なお、券売機の構造上やむを得ない場合はこの限りでない。
金銭投入口	○金銭投入口は、硬貨を複数枚同時に入れることができるものとする。 ◇金銭投入口・カード投入口等は、周囲と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）のある縁取りなどにより識別しやすいものとすることが望ましい。
蹴込み	○車椅子使用者が容易に接近できるよう、カウンター下部に高さ 60cm 程度以上の蹴込みを設ける。 ○車椅子使用者が券売機を操作できるように、蹴込みの奥行きは 40cm 程度とする。
呼出装置	◇緊急時や故障時、問い合わせが必要な時に、駅係員に連絡できるよう、インターホン又は呼出ボタンを設けることが望ましい。 ◇高齢者、障害者等が使用しやすい構造とすることが望ましい。 ◇聴覚障害者等話し言葉によるコミュニケーションが困難な障害者の利用に配慮し、駅係員に連絡中である旨や駅係員が向かっている旨を表示する設備を設けることが望ましい。
障害者割引ボタン	◇障害者割引切符がある場合には、当該割引切符を示すボタンを配置することが望ましい。
画面	◇タッチパネル式の表示画面・操作画面及びボタン表示の配色については、参考 2-2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚異常の人の利用に配慮することが望ましい。 ◇タッチパネル式の表示画面・操作画面の文字はゴシック体で、できる限り大きな表示とすることが望ましい。 ◇表示画面・操作画面は、外光・照明の反射により、見にくくならないよう配慮することが望ましい。

点字表示	「■触知案内図等及び点字表示券売機の点字表示」(137 ページ) 参照
ボタン	◇主要な点字ボタンの料金表示は、周辺との色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト*)を大きくする等してロービジョン者の利用に配慮することが望ましい。
点字運賃表	「■触知案内図等及び点字表示点字運賃表」(136 ページ) 参照
テンキー	○タッチパネル式の場合は、点字表示付きのテンキーを設置する。 ○テンキーを設置した券売機には音声案内を設置する。 ◇機器メーカーと共同して統一化を図ることが望ましい。

*：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト(誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比)確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

④休憩等のための設備

考え方	大規模な旅客施設においては、長距離移動に配慮し、高齢者、障害者等が休憩するための設備を設置することが必要である。また、乳幼児連れの旅客のための施設を配置することが望ましい。
-----	--

ガイドライン	
◎：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	
ベンチ等	◎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、固定式とし、 <u>長距離の移動が困難となる利用者に配慮して適切な間隔で配置</u> することが望ましい。
待合室	○戸のある待合室を設ける場合には、その戸の有効幅を80cm以上とする。 ◇待合室を設ける場合には、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の利用に配慮し、室内の動線の妨げにならない位置に130cm以上×75cm以上のスペースを設けることが望ましい。
水飲み台	○水飲み台を設ける場合は、旅客の移動を妨げないよう配慮する。 ○車椅子使用者が使いやすいよう、高さは70～80cmとする。壁付きの場合には、蹴込みの高さは60cm程度、奥行きは35～40cm程度とする。
授乳室等	◇授乳室やおむつ替えのできる場所を設け、ベビーベッドや給湯設備等を配置することが望ましい。

⑤その他の設備

考え方	旅客施設においては、急病の際に安静をとるための施設を配置することが望ましい。 公衆電話は、車椅子使用者にとっては金銭投入口やダイヤルの位置が高い場合には利用しにくく、また、視覚障害者や聴覚障害者、高齢者及び外国人にとっては電話機の利用が困難である。電話の設置や通信機器が利用できる環境整備については、通信事業者が行う事項であるが、電話置台、電話機種への配慮が必要となる。聴覚障害者にとっては、緊急時等において、携帯電話のメール機能・インターネット機能を利用した情報の取得や外部との連絡手段の確保が有効であることに配慮が必要である。
-----	---

ガイドライン		
◎：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		
救護室		◇急病人やけが人等が休むための救護室を設けることが望ましい。
AED		○誰もが分かりやすく使いやすい位置に AED（自動体外式除細動器）を設置するとともに、使用方法をわかりやすく表示する。
環境明るさ		○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。
電話		○電話機を設ける場合は、旅客の移動を妨げないよう配慮する。
	高さ	○電話機の 1 台以上について、電話台の高さを 70cm 程度とし、電話置台の台下の高さを 60cm 程度以上とする。
	ボタン等の高さ	○ダイヤルやボタンの高さは、90～100cm 程度とする。
	蹴込み	○蹴込みの奥行きは 45cm 以上確保する。
	電話機	◇少なくとも 1 台は音声増幅装置付電話機を設けることが望ましい。この場合、見やすい位置にその旨を表示する。 ◇外国人の利用の多い旅客施設には、英語表示の可能な電話を設置することが望ましい。 ○補聴器利用者などが電話を利用しやすいよう、公衆電話の周辺では電磁波が発生しないよう配慮する。
FAX・通信環境等		◇聴覚障害者が外部と連絡をとれるよう、自由に利用できる公衆 FAX を設置することや、携帯電話等が利用できる環境とすることが望ましい。

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

考え方	車椅子使用者が、改札口を通過する場合、既設の幅では利用が困難な場合が多く、荷物等の搬入口など特別なルートしかない駅があるが、一般の旅客と同様に駅係員の対応などの制約がなく単独で改札口を利用できることが望ましい。また、改札機の自動化が進んでいるが高齢者や視覚障害者、妊産婦等にとって利用困難な場合があるため有人改札口を併設することが望ましい。 改札口は、視覚障害者が鉄軌道を利用する際の起終点となる場所であるとともに、駅員とコミュニケーションを図り、人的サポートを求めることのできる場所でもあることに配慮し、その位置を知らせる音響案内を設置する。
-----	--

ガイドライン		
◎：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		
拡幅改札口		◎移動等円滑化された経路に改札口を設ける場合、有効幅 80cm 以上の拡幅改札口を 1 か所以上設置する。 ◇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。 ◇入出場双方向から利用する拡幅改札口の場合は、その内外に車椅子使用者同士がすれ違うことができるスペースを設けることが望ましい。 ◇有人改札口ではない自動改札機にある改札口に設けることが望ましい。その際、当該改札口は、車椅子使用者の問い合わせ等がある場合に対応できるよう有人改札から視認できる位置とする。 ◇有人改札口を拡幅改札口とする場合には、さらに自動改札機のある改札口のうち 1 か所以上を拡幅改札口とすることが望ましい。
有人改札口	視覚障害者の誘導	○視覚障害者誘導用ブロックは、有人改札口を経由して敷設する。
	聴覚障害者の案内	○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。 ○この場合、当該筆談用具を備えている旨を表示し、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が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、駅係員及び聴覚障害者から見やすく、かつ聴覚障害者から手の届く位置に表示する。

	コミュニケーション支援ボード	◇言語（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、JIST0103 に適合する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支援ボードを備えることが望ましい。
	ローカウ ンターの 高さの蹴 込み	◇有人改札口のカウンターの一部は、車椅子使用者等との対話に配慮して高さ 75cm 程度とすることが望ましい。 ◇上記高さのカウンターの蹴込みは、高さ 60cm 程度以上、奥行き 40cm 程度以上とすることが望ましい。
	戸	○案内所を兼ねている等、有人改札口に戸が設置されている場合、その戸の有効幅は 80 cm 以上とする。 ◇案内所を兼ねている等、有人改札に戸が設置されている場合、有人改札の戸外側、もしくは戸内側に車椅子使用者どうしがすれ違うことができるスペースを設けることが望ましい。
自動改札機		◎自動改札機を設ける場合は、当該自動改札機又はその周辺において当該自動改札口への進入の可否を容易に識別することができる方法で示す。 ○自動改札口の乗車券等挿入口は、色で縁取るなど識別しやすいものとする。 ◇進入可否表示の配色については、参考 2-2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚異常の人の利用に配慮することが望ましい。
音響案内		「②視覚障害者誘導案内用設備 ■音声・音響案内」（120 ページ）参照
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。

②鉄軌道駅のプラットフォーム

考え方	プラットフォームにおいては、転落等防止のための措置を重点的に行う必要がある。特に視覚障害者の転落等防止の観点から、ホームドア、可動式ホーム柵、ホーム縁端警告ブロック等の措置を講ずる。また、プラットフォ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。その場合、迅速に対応できるよう体制を整える必要がある。段差・隙間をできる限り小さくするため、新設駅や大規模改良駅においては、その立地条件を十分に勘案し、可能な限りプラットフォームを直線に近づける配慮が必要である。
-----	--

ガイドライン	
◎：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	
床の表面	◎滑りにくい仕上げとする。
横断勾配	◎排水等のため横断勾配を設ける必要がある場合、当該横断勾配は 1%を標準とする。
転落防止柵	転落防止柵とは、列車の乗降が行われない箇所において設置される柵のことをいう。 ◎プラットフォームの線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するための柵が設けられていること。ただし、当該端部に階段が設置されている場合その他旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。 ○プラットフォームの線路側以外の端部には、建築限界に支障しない範囲で高さ 110cm 以上の転落防止柵を設置する。 ○あわせて、プラットフォームの線路側以外の端部を認識できるよう点状ブロックを敷設する。なお、敷設幅は 60cm 程度（少なくとも 40cm 以上）とする。 ○プラットフォームの線路側端部において、列車が停車することがない等乗降に支障のない箇所には、建築限界に支障しない範囲で高さ 110cm 以上の柵を設置する。 ○プラットフォーム上のエレベーターの出入口付近に傾斜がある場合は、車椅子使用者等の線路への転落防止のため、傾斜に関する注意喚起の掲示とともに旅客の円滑な流動に支障を及ぼさない範囲で柵を設置する。
転落防止措置	◎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フォーム（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、<u>内方線付き点状ブロック</u>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フォームにおいては、ホームドア、可動式ホーム柵、<u>内方線付き点状ブロック</u>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。 <u>◎点状ブロック、線状ブロック、内方線付き点状ブロックの規格については JIST9251 に適合するものとする。</u>

	ホームドア ・可動式 ホーム柵	○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 <u>(横開き式)</u> の開閉が行われる各開口部の全幅にわたって、奥行き 60 cm 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 30 cm 以下とする。 <u>○可動式ホーム柵 (昇降式) についてはホーム縁端全面にわたって、内方線付き点状ブロック (JIST9251) を敷設する。プラットホームの線路側の縁端からの距離は 80cm 以上とし、可動式ホーム柵 (昇降式) に並行して連続的に敷設する。</u> <u>○可動式ホーム柵 (昇降式) のブロックの敷設については、プラットホーム上の柱などの構造物と干渉しないよう配慮して敷設する。やむを得ず、内方線付き点状ブロックがホーム縁端付近の柱などの構造物と干渉する場合であっても、構造物を迂回して敷設するのではなく、連続して敷設し、干渉部分を切り取ることにする。ただし、内方線付き点状ブロックを構造物との間に隙間を設けずに敷設する。</u> <u>○可動式ホーム柵 (昇降式) の島式ホームにおけるブロックの敷設については、向い合う内方線付き点状ブロックの内方線の中心と中心との距離を 60cm 以上確保することを原則とする。ただし、プラットホームの幅員が確保できず、やむを得ない場合は、40cm 以上確保する。なお、40cm 以上確保できない場合は、点状ブロックのみとし、内方線は敷設しない。</u> <u>○可動式ホーム柵 (昇降式) においては、原則、通常の動作において開口部に車両が停車しない空間を設けることはないようにする。やむを得ず、そのような状態が発生する場合においては音声等による注意喚起を行う。</u> ○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。
--	-----------------------	--

	固定式ホーム柵	○固定式ホーム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、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。なお、固定式ホーム柵とは、列車の乗降が行われる各ドア位置に合わせて開口部を設けた柵のことをいう。 ○あわせて、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。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30cm以下とする。
視覚障害者誘導用ブロック	プラットホーム上の点状ブロック	○階段等から連続して敷設された線状ブロックとホーム縁端部の点状ブロックとが交わる箇所（T字部）については、ホーム縁端部の点状ブロックの内側に点状ブロックを敷設する。
	内方線付き点状ブロックの使用場所	○内方線付き点状ブロックは、プラットホームの線路側の縁端部を警告するために敷設するものであり、プラットホーム上における、これ以外の場所には敷設しない。 ○プラットホームの線路側の縁端からの離隔は80～100cm程度とし、線路に並行して連続的に敷設する。 ○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、JIST9251に合わせたものを基本とする。 ○特に、ホームドア又は可動式ホーム柵が設置されていないプラットホームにおいて敷設する。 ○プラットホーム上の柱などの構造物と干渉しないよう配慮して敷設する。やむを得ずホーム縁端警告ブロックがホーム縁端付近の柱などの構造物と干渉する場合であっても、構造物を迂回して敷設するのではなく、連続して敷設し、干渉部分を切り取ることとする。ただし、内方線付き点状ブロックと構造物との間に隙間を設けずに敷設する。 ◇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。 ○島式ホームにおいては、向かい合う内方線付き点状ブロックの内方線の中心と中心との距離を60cm以上確保することを原則とする。ただし、プラットホームの幅員が確保できず、やむを得ない場合は、40cm以上確保する。なお、40cm以上確保できない場合は、点状ブロックのみとし、内方線は敷設しない。

転落時の 安全確保措置	○万が一プラットホームから旅客が転落した場合を想定し、以下の安全確保措置を講じる。 ・列車を停止させるための非常押しボタン又は転落検知マットを設置する。 この場合、当該押しボタンは操作しやすい位置に設置するとともに、その位置、機能について、旅客へ周知する。 ・プラットホーム下には、列車を避けるための待避スペースまたはプラットホームに上がるためのステップを設置する。
乗降位置表示	◎プラットホーム床面等において、車椅子スペースに近接する乗降口位置を表示する。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定してしない場合は、この限りでない。 ◇列車編成数及び停止位置が一定している場合には、プラットホームの床面において号車番号を表示することが望ましい。 ○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。）により開口部左脇に表示する。
乗降位置表示	○なお、表示する位置については、ホームドアは、可動部のドア側面または固定部の側面（140cm～160cm 程度の高さ）、可動式ホーム柵は、上面または側面（120～130cm 程度の高さ）、固定式ホーム柵は、固定部の上面（120～130cm 程度の高さ）とする。 ◇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。 <u>◇乗降位置表示は、視覚障害者の円滑かつ安全な移動を支障しないよう内方線付き点状ブロックからの位置も考慮して表示することが望ましい。</u>
連絡装置	◇駅係員と連絡ができるよう、プラットホーム上のわかりやすい位置（案内サインの掲出位置等）にインターホンを設置することが望ましい。この場合、その設置位置の上部などにおいてわかりやすい案内表示を行う。
車両とプラットホームの段差及び隙間の解消	◎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。 ◎車椅子使用者の円滑な乗降のため十分な長さ、幅及び強度を有する渡り板等の設備を設ける。 <u>○駅のプラットホームにおいて、軌道がコンクリート構造であり、走行する車両が鉄輪式リニアモーター駆動方式の場合には、くし状ゴムの設置その他の措置を必要に応じ講ずることにより、原則として、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程度に段差及び隙間を解消する。</u> <u>◇上記以外の場合であっても、くし状ゴムの設置、車両の低床化その他の措置を必要に応じ講ずることにより、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程度に段差及び隙間を解消することが望ましい。</u> ○渡り板は、速やかに使用できる場所に配備する。

車両とプラットホームの段差及び隙間の解消	○渡り板は、幅 80cm 以上、使用時の傾斜は 10 度以下として十分な長さを有するもの、耐荷重 300kg 程度のものである。ただし、構造上の理由により傾斜角 10 度以下の実現が困難な場合には、車椅子の登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角 10 度に近づけるものとする。 ○渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかかりを設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。 ○なお、渡り板の使用においては、ホームの形状に配慮し、降りたホームの反対側の線路に転落する等の事故がないよう、渡り板の長さでホームの幅に十分注意する。 ○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。 ◇鉄軌道車両・ホーム等の構造上の理由により渡り板が長く、また、傾斜角が急（概ね 10 度を超える）となる場合には、脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設けることが望ましい。
隙間の警告	◎構造上の理由により鉄軌道車両の旅客用乗降口の床面の縁端とプラットホームの縁端との隙間が大きいときは、旅客に対しこれを警告するための設備を設けること。
列車接近の警告・案内	◎音声による案内で、列車の接近を警告する。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ○音声や音響による案内で、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、<u>車両編成数</u>、行き先、次停車駅名を知らせる。 ◎文字や光による情報で、列車の接近を警告する。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ○文字や光による情報で、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。
プラットホーム上のベンチ等	○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、旅客の乗降・移動を妨げないよう配慮しつつプラットホーム上にベンチ等を設ける。
待合室	◇プラットホーム上に待合室を設ける場合には、車椅子使用者、ベビーカー利用者等の利用に配慮し、130cm 以上×75cm 以上のスペースを設けることが望ましい。
プラットホーム上の設置物	○壁面や柱などに取り付ける看板などは通行の支障にならないように設置する。 ◇売店、ベンチ、ゴミ箱等を設置する場合は、車椅子使用者や視覚障害者、一般利用者等の通行の支障にならないようにすることが望ましい。

プラットフォーム上の設置物	◇ロービジョン者が各設置物を視認できるよう、プラットフォームの床面と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）に配慮した色とすることが望ましい。
プラットフォーム上の柱の識別	○ロービジョン者が柱を認識できるよう、柱の色あるいは柱の下端部の色はプラットフォーム床面と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）を確保する。
照明設備	◎プラットフォームには照明設備を設ける。 ○プラットフォームの両端部まで、高齢者やロービジョン者等の円滑な乗降のため、採光や照度に配慮して照明設備を設置する。
駅名標示	○到着する駅名を車内で標示する場合を除き、車内から視認できる高さに駅名標を表示する。 ○到着する駅名を車内で標示する場合を除き、車内のどの位置からも視認できるよう駅名標の配置間隔に配慮する。
停車駅案内	◇コンコースからプラットフォームに至る箇所等に、方面ごとに列車の種別、行き先、発車時刻等がわかるよう案内表示をすることが望ましい。 ◇列車の種別ごとの停車駅がわかるよう案内表示をすることが望ましい。
停車駅案内	◇列車到着時に降車した駅が旅客にわかるよう、駅名の音声案内を行うことが望ましい。
階段の音響案内	「②視覚障害者誘導案内用設備■音声・音響案内」（120 ページ）参照
音声・音響計画	◇指向性スピーカー等の活用により、音声・音響案内、案内放送の輻輳を避けた音声・音響計画を実施することが望ましい。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

2. バスターミナル

①バスターミナルの乗降場

考え方	路線バスは、最も身近な交通手段であり高齢者や障害者等にとって利用ニーズが高い。また、ノンステップ車両の普及などにより高齢者、障害者等の利用が増加することが予想される。 乗り場や行き先、発車時刻、運行情報等については、必要性の高い情報のため、視覚障害者等に配慮した案内（音声案内、携帯電話への情報提供等）を拡充することが必要である。 なお、バスターミナルとは、「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（自動車ターミナル法第2条）されているが、公共交通移動等円滑化基準の適合義務の対象とならないバス停が集合した箇所についても同様に、本ガイドラインに沿って対応することが期待される。
-----	--

ガイドライン ◎：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	
◎当該乗降場に接して停留するバス車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものとする。	
段	○乗降場と通路との間に高低差がある場合は、傾斜路を設置する。 ○傾斜路の勾配は、屋内では1/12以下とし、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。
幅	○乗降場の有効幅は180cm以上とする。
仕上げ	◎乗降場の床の表面は、滑りにくい仕上げとする。
上屋	◇防風及び雨天を考慮し、上屋を設けることが望ましい。
進入防止措置	◎乗降場の縁端のうち、誘導車路その他のバス車両の通行、停留又は駐車のに供する場所（バス車両用場所）に接する部分には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者のバス車両用場所への進入を防止するための設備を設ける。
横断歩道	○乗降場に行くために誘導車路を横切る必要がある場合は横断歩道等を設け、歩行の安全に配慮する。
運行情報の案内	◇乗り場ごとに、行き先などの運行情報を点字・音声で表示するとともにロービジョン者に配慮した大きさや配色の文字で表示することが望ましい。
時刻表	◇乗降場の時刻表（バスターミナル以外のバス停のものを含む。）には、ノンステップバス等の運行時間を分かり易く表示することが望ましい。

3. 旅客船ターミナル

①乗船ゲート

考え方	高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、1 以上は車椅子使用者の移動に配慮した拡張ゲートを設ける。
-----	---

ガイドライン

◎：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

乗船ゲートの幅	◎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。
---------	-----------------------------------

②棧橋・岸壁と連絡橋

考え方	高齢者、障害者等すべての人が安全かつ円滑に移動できるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。この経路のバリアフリー化にあたっては、潮の干満があること、屋外であること等の理由から特別の配慮が必要であることから、ここに記述することとする。 経路の設定にあたっては、なるべく短距離でシンプルなものとし、また風雨雪、日射などの影響にも、配慮することとする。岸壁と浮き桟橋を結ぶ連絡橋については、潮の干満によって勾配が変動することを考慮したうえで、すべての人が安全かつ円滑に移動出来る構造とすることが必要である。
-----	--

ガイドライン

◎：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

床の表面	◎桟橋、岸壁や連絡橋の床は滑りにくい仕上げとする。	
段差	◎車椅子使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。 ◎段を設けない。 ◎連絡橋と浮桟橋の間の摺動部（桟橋・岸壁と連絡橋の取り付け部等をいう。）に構造上やむを得ず段が生じる場合には、フラップ（補助板）等を設置する。	
	摺動部	○摺動部は安全に配慮した構造とする。 ○フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）が大きいこと等により摺動部を容易に識別できるものとする。 ◇フラップの端部の厚みを可能な限り平坦に近づけることとし、面取りをするなど、車椅子使用者が容易に通過できる構造とすることが望ましい。
手すり	◎連絡橋等の乗降用設備には、手すりを設置する。 ○上記手すりを両側に設置する。 ○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。 ◇始末端部においては、桟橋・岸壁と連絡橋間の移動に際し、つかまりやすい	

手すり	形状に配慮することが望ましい。
勾配	◇連絡橋の勾配は、1/12 以下とすることが望ましい。
視覚障害者誘導用 ブロック	◎通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用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二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二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。 ○ターミナルビルを出て、タラップその他のすべての乗降用施設に至る経路に、敷設する。ただし、連絡橋、浮栈橋等において波浪による影響により旅客が転落するおそれのある場所及び着岸する船舶により経路が一定しない部分については、敷設しない。 ○岸壁・栈橋（浮栈橋を除く）の連絡橋への入口部分には点状ブロックを敷設する。
転落防止設備	◎視覚障害者が水面等へ転落する恐れがある箇所には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者の水面への転落を防止するための設備を設ける。
ひさし	◇経路上には、風雨雪及び日射を防ぐための屋根またはひさしを設置することが望ましい。
揺れ	◇浮栈橋は、すべての人が安全に移動できるように、波浪に対し揺れにくい構造に配慮することが望ましい。
明るさ	○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。

＊：基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

③タラップその他の乗降用設備

(1) タラップ

考え方	高齢者、障害者等すべての人が安全かつ円滑に移動できるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。タラップに設けられる手すり及び階段は、旅客施設共通の規定のほかに、特別な配慮が必要であることから、ここに記述することとする。 栈橋・岸壁とタラップ、タラップと船舶の接続部に生じる段差については、フラップ（補助板）等を設けることで、その解消を図る。 また、タラップに階段が設けられている場合は、別途、スロープや昇降装置を併設することを原則とする。タラップは船舶等の揺れの影響を受けるため、ある程度の揺れが常時発生することから、手すりや転落防止柵を設置する。
-----	---

ガイドライン ◎：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		
表面	◎滑りにくい仕上げとする。	
幅	◎有効幅 90cm 以上とする。 ◇高齢者等が安全に移動できるよう、両側の手すりにつかまることが出来る程度の有効幅とすることが望ましい。	
段	◎車椅子使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。 ◎段を設けない。 ◎栈橋・岸壁とタラップ、タラップと舷門（船舶）の間の摺動部に、構造上やむを得ず段が生じる場合には、フラップ（補助板）等を設置する。	
	摺動部	○安全に配慮した構造とする。 ○フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）を大きくすること等により摺動部を容易に識別できるものとする。 ◇フラップの端部の厚みを可能な限り平坦に近づけることとし、面取りをするなど、車椅子使用者が容易に通過できる構造とすることが望ましい。 ○タラップ本体に階段を有する場合、別途スロープ又は昇降装置を設置する。
階段	○タラップの高さが変化する構造のものを除き、蹴込み板を設ける。	
手すり	◎タラップには、手すりを設置する。 ○上記手すりを両側に設置する。 ○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。 ◇始末端部においてはタラップへ乗り移る場合に際し、つかまりやすい形状に配慮することが望ましい。	
勾配	◇1/12 以下とすることが望ましい。	

視覚障害者誘導用 ブロック	◎通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用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二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二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。
転落防止設備	◎視覚障害者が水面等へ転落する恐れがある箇所には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者の水面への転落を防止するための設備を設ける。
ひさし	◇風雨雪及び日射を防ぐことができる構造の屋根またはひさしを設置することが、望ましい。

＊：移動等円滑化基準では「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

（２）ボーディングブリッジ

考え方	高齢者、障害者等すべての人が安全かつ円滑に移動できるよう、連続性のある動線の確保に努めることが必要である。ボーディングブリッジのバリアフリー化にあたっては、特別の配慮が必要であることから、ここに記述することとする。 旅客船ターミナルとボーディングブリッジ、ボーディングブリッジと乗降口の接続部、及びボーディングブリッジ内の伸縮部に生じる段については、フラップ（補助板）等を設置することで、その解消を図る。
-----	--

ガイドライン		
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容（義務）、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容		
床の表面	◎ボーディングブリッジの床は滑りにくい仕上げとする。	
幅	乗降口	◎有効幅 90cm 以上とする。
	通路	◎有効幅 90cm 以上とする。 ◇車椅子使用者を含めた旅客の円滑な流動を確保するため、人と車椅子使用者がすれ違うことができる有効幅又は場所を確保することが望ましい。
段	◎車椅子使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造の <u>ものであること。</u> ◎段を設けない。 ◎栈橋・岸壁とボーディングブリッジ、ボーディングブリッジと舷門（船舶）の間の摺動部に構造上やむを得ず段が生じる場合には、フラップ（補助板）等を設置する。	

	○安全に配慮した構造とする。 ○フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）を大きくすること等により摺動部を容易に識別できるものとする。 ◇フラップの端部の厚みを可能な限り平坦に近づけることとし、面取りをするなど、車椅子使用者が容易に通過できる構造とすることが望ましい。 ○伸縮部を除き、両側に手すりを設置する。
手すり	◎ボーディングブリッジには、手すりを設置する。 ○上記手すりを両側に設置する。 ○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）を設置する。 ◇始末端部においては、ボーディングブリッジへの移動に際し、つかまりやすい形状に配慮することが望ましい。
勾配	◇1/12 以下とすることが望ましい。
視覚障害者誘導用ブロック	◎通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用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二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二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。 ○傾斜部の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に、点状ブロックを敷設する。
転落防止設備	◎視覚障害者が水面等へ転落する恐れがある箇所には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者の水面への転落を防止するための設備を設ける。
戸	○係員による開放を行わない場合は、自動式の引き戸とする。

*：基準では「色の明度、色相又は彩度の差」とあるが、コントラスト（誘導ブロック等の視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

4. 航空旅客ターミナル施設

①航空旅客保安検査場の通路

考え方	車椅子使用者、その他金属探知機に反応することが明らかな器具等を使用する者については、門型の金属探知機を通過しなくて済むよう、十分な広さを有する別通路を設けるとともに、その旨の案内表示を行う。
-----	---

ガイドライン	
◎：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	
通路の幅	◎有効幅 90 c m以上とする。
案内表示	○金属探知機に反応する車椅子使用者、医療器具等の使用者、妊産婦等が金属探知機を通過しなくて済む旨の案内表示をする。
保安検査場における聴覚障害者の案内	◎筆談用のメモなどを準備し、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保安検査場に表示し、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、この表示を指差することにより意思疎通が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、職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。

②航空旅客搭乗橋

考え方	搭乗橋は伸縮部分、可動部分を含む構造であるが、可能な限り移動等円滑化に配慮する。
-----	--

ガイドライン	
◎：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	
幅	◎有効幅 90 c m以上とする。
勾配	◎渡り板部分を除き、1/12 以下とする。 ○渡り板部分についても、移動等円滑化に配慮し、可能な限り勾配を緩やかにする。
手すり	◎可動部分等を除き、手すりを設置する。 ○上記手すりは両側に設置する。 ◎伸縮部の渡り板部分には手すりを設置する。 ○上記手すりは両側に設置する。
床の表面	◎床の表面は滑りにくい仕上げとする。
視覚障害者誘導用ブロック	◎旅客搭乗橋については、視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないことができる。
渡り板	◎旅客搭乗橋の縁端と航空機の乗降口の床面との隙間又は段差により車椅子使用者の円滑な乗降に支障がある場合は、車椅子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を 1 以上備える。 ○渡り板の表面は滑りにくい仕上げとする。

③航空旅客搭乗改札口

考え方	各搭乗口の自動若しくはその他の改札口は、車椅子使用者が円滑に通過できるよう配慮する。
-----	--

ガイドライン

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容（義務）、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容

幅	◎各航空機の乗降口に通ずる改札口のうち1以上は、有効幅80cm以上とする。
---	---------------------------------------

第4部 個別の車両等に関するガイドライン

第1章 鉄軌道

前文修正

1. 通勤型（短距離）鉄道・地下鉄

①乗降口（車外）	
移動等円滑化基準	
(旅客用乗降口)	
第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
一 旅客用乗降口の床面の縁端とプラットフォームの縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。	
二 旅客用乗降口の床面とプラットフォームとは、できる限り平らであること。	
三 旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。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。	
(車体)	
第33条	
<u>鉄道車両の連結部（常時連結している部分に限る。）には、プラットフォーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けなければならない。ただし、プラットフォームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。</u>	
2 車体の側面に、鉄道車両の行き先及び種別を見やすいように表示しなければならない。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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
段・隙間	・車両とプラットフォームの段・隙間について、段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。
乗降口の幅	・旅客用乗降口のうち1列車に1以上は、有効幅を800mm以上とする。
行き先・車両種別表示	・車体の側面に、当該車両の行き先及び種別を大きな文字により見やすいように表示する。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。
○：標準的な整備内容	
段・隙間	・施設側の渡り板が速やかに設置できない場合は、車両内に車椅子使用者の円滑な乗降のための渡り板の配備、段差解消装置を設置する。（欄外コラム1参照）
<u>隙間の警告</u>	<u>・ホームが曲線の場合は車両とプラットフォームの隙間が大きくなり危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起する。</u>
乗降口の幅	・スペースの直近の旅客用乗降口は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、有効幅を900mm以上とする。
行き先・車両種別表示	・車体の側面に、車両番号（号車）等を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。

	・ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した表示とする。（※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと） ・照明又は高輝度 LED 等により、夜間でも視認できるものとする。
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	・聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示する。
視覚障害者用ドア開案内装置	・視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置（音声等により常時「開」状態を案内するもの）を設ける。なお、当該音声等は車外から聞き取ることができれば良く、スピーカーの設置位置は車内外を問わない。
戸の開閉ボタン	・戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と輝度コントラスト*を確保するとともに、上部に点字を併記する。
転落防止設備の設置	・旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。
◇：望ましい整備内容	
段・隙間	・地方鉄道等において段が大きい場合には、①施設側におけるホームの嵩上げ、②車両側における低床化、③段差解消装置等を設置するなどにより、段差解消することが望ましい。
隙間の警告	・ホームが曲線の場合は車両とプラットホームの隙間が大きくなり危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起することが望ましい。
隙間解消設備	・乗降口の床面の縁端部には、ステップ（クツズリ）を設け、車両とプラットホームの隙間をできるだけ小さくすることが望ましい。 ・上記の隙間を小さくするための設備の縁端部は、全体にわたり十分な太さで周囲の床の色とのコントラストを確保し、当該ステップを容易に識別できるようにすることが望ましい。
自動段差解消設備	・車椅子スペース直近の乗降口には、車椅子使用者が円滑に乗降するための自動段差解消設備を設けることが望ましい。
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	・聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示することが望ましい。
戸のレール	・車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、戸のレールの出っ張りを解消することが望ましい。
視覚障害者用ドア開案内装置	・視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置（音声等により常時「開」状態を案内するもの）を設けることが望ましい。
戸の開閉ボタン	・戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と輝度

	コントラスト*を確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。
乗降口の戸の位置	・乗降口の戸の位置は列車間で可能な限り統一を図ることが望ましい。ただし、通勤型（短距離）鉄道用車両と都市間鉄道用車両等、用途が異なる車両が混在する路線の場合は、この限りではない。
音による警告	<u>・運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止設備が設置できない場合には、音声による警告を行うことが望ましい。</u>

＊：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

②乗降口（車内）	
移動等円滑化基準	
（旅客用乗降口） 第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 四 旅客用乗降口の床面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 六 車内の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、車内の段を容易に識別できるものであること。 （客室） 第32条 2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。 6 客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車における当該鉄道車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示しなければならない。ただし、鉄道車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
床面の仕上げ	・旅客用乗降口の床の表面は滑りにくい仕上げがなされたものとする。
乗降口脇の手すり	・乗降口脇には、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に手すりを設置する。 ・手すりの高さは、高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮したものとする。
乗降口付近の段の識別	・段が生じる場合は、段の端部（段鼻部）の全体にわたり十分な太さで周囲の床の色と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）を確保し、容易に当該段を識別できるようにする。
号車及び乗降口位置（扉番号）等の点字・文字表示	・各車両の乗降口の戸又はその付近には、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。）により表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
○：標準的な整備内容	
乗降口端部の識別	・乗降口端部の床面は、周囲の床の色との輝度コントラストを確保し容易に識別できるようにする。
乗降口脇の縦手すり	・乗降口の両脇には、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に <u>握りやすい形状</u> の縦手すりを設置する。

	・乗降口の両脇に設置する縦手すりの径は 25mm 程度とする。
乗降口付近の 段の識別	・段の端部（段鼻部）の全体にわたり周囲の床の色と輝度コントラストを確保する際には、その太さを幅 50mm 程度以上として、容易に当該段を識別できるようにする。
車内の段付近の 手すり	・車内に段がある場合には、歩行補助のため段の付近に手すりを設置する。
戸の開閉の音響 案内	・視覚障害者が円滑に乗降できるように、戸の位置及び戸の開閉が車内及び車外の乗降位置から分かるようなチャイムを戸の内側上部等に設置し、戸の開閉動作に合わせてチャイム音を鳴動させる。
号車及び乗降口 位置（扉番号）等 の点字・文字表示	・案内表示は、視覚障害者が指により確認しやすい高さに配慮し、床から 1,400 ～1,600mm 程度の高さに設置する。 ・戸先側に表示し、両開き扉においては左側扉に表示する。
聴覚障害者用ド ア開閉動作開始 ランプ	・ <u>聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示する。</u>
戸の開閉ボタン	・ <u>戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラストを確保し、上部に点字を併記する。</u>
◇：望ましい整備内容	
聴覚障害者用ド ア開閉動作開始 ランプ	・ 聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示することが望ましい。
戸の開閉ボタン	・ 戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラストを確保し、上部に点字を併記することが望ましい。

＊：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

③優先席等	
○：標準的な整備内容	
優先席の設置 位置	・優先席は、乗降の際の移動距離が短くて済むよう、乗降口の近くに設置する。
優先席の表示	・優先席は、①座席シートを他のシートと異なった配色、柄とする、②優先席付近の吊り手又は通路、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により車内から容易に識別できるものとする、③優先席の背後の窓や見やすい位置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識別できるものとし、一般の乗客の協力が得られやすいようにする。
優先席数	・優先席数（全座席に占める割合）については、優先席の利用の状況を勘案しつつ、人口の高齢化などに対応した増加について検討する必要がある。

弱冷房車の設置 及び表示	・高齢者、内部障害者等体温調節が困難な人のために、弱冷房車の設定温度を高めに設定した車両を1編成に1両以上設置し、車外に弱冷房車であることをステッカー等で表示する。ただし、車両編成が一定しない等の理由によりやむを得ない場合はこの限りでない。
◇：望ましい整備内容	
優先席の設置 位置	・相互直通運転を実施する場合には、事業者間で優先席の位置を統一することが望ましい。

④手すり	
移動等円滑化基準	
(客室) 第32条 2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
手すりの設置	・通路及び客室内には手すりを設置する。
○：標準的な整備内容	
つり革の設置	・客室に立席スペースを設ける車両においては、利用者が身体を保持できるように、通路及び客室内に手すりまたはつり革を設置する。
つり革の高さ	・つり革の高さ・配置については、客室用途と利用者の身長域（特に低身長者）に配慮する。
つり革の太さ	・つり革は握りやすい太さとする。
縦手すりの配置	・つり革の利用が困難な高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮し、立位時の姿勢を保持しやすいよう、また、立ち座りしやすいよう、縦手すりを配置する。
設置位置、径	・縦手すりは、座席への移動や立ち座りが楽にできるような位置に設置する。 ・縦手すり・横手すりの径は30mm程度とする。ただし、乗降口脇に設置する縦手すりは「乗降口（車内）」の内容に準ずる。
座席手すり	・クロスシート座席には、座席への移動や立ち座り、立位時の姿勢保持に配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。

⑤車椅子スペース	
移動等円滑化基準	
(客室) 第32条 客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに一以上設けなければならない。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。 一 車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。 二 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。 三 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。	

四 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。	
五 車いすスペースである旨が表示されていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペースの設置数	・客室には 1 列車に少なくとも 2 以上の車椅子スペースを設ける。ただし、3 両編成以下の車両については 1 以上とすることができる。
車椅子スペースの設置位置	・車椅子スペースは特別車両以外の座席に隣接する場所又はその前後に車椅子スペースを設けること。(省令の記載ぶりについては調整中)
車椅子スペースの広さ	・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。 ・ <u>車椅子スペースは車内の通行に支障がない形態で確保する。</u>
車椅子スペースの表示	・車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に掲出する。
手すり	・車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。
床面の仕上げ	・車椅子スペースの床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
○：標準的な整備内容	
車椅子スペースの設置数・形態	・ <u>多数の旅客が利用し又は車椅子使用者その他の車椅子スペースを必要とする利用者が多い場合には、1 車両に 1 以上の車椅子スペースを設ける。</u> ・車椅子スペースは、利用形態を限定せず、ベビーカー使用者等の多様な利用者に配慮したものとする。
車椅子スペースの設置位置	・車椅子スペースは、車椅子スペースへの移動が容易で、乗降の際の移動距離が短くて済むように、乗降口から近い位置に設置する。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースは 1,300mm 以上×750mm 以上を確保し、 車椅子スペースは、車椅子使用者が極力進行方向を向けるよう配慮する。
車椅子スペースの広さ	・ <u>車椅子スペースは 1,300mm 以上×750mm 以上を確保する。ただし、車椅子使用者が同じ向きの状態で利用する車椅子スペースを 2 列以上縦列して設ける場合にあっては、2 台目以降の車椅子スペースの長さは 1,100mm 以上とすることができる。</u> ・ <u>車椅子スペース横の通路幅は 400 mm 以上確保する。</u>
手すり	・車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置（高さ 800～850mm 程度）に横手すりを設置する。 ・上記手すりの径は 30mm 程度とする。
非常通報装置	・車椅子スペース付近には、 <u>車椅子使用者の手の届く範囲に</u> 非常通報装置を設置する。

車椅子スペースの表示	・車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に加え車外にも掲出する。 ・<u>ベビーカーの利用が可能なスペースにおいては、容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、ベビーカーマークを車内に加え車外にも掲出する。</u>
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの設置数・形態	・<u>多数の旅客が利用し又は車椅子使用者その他の車椅子スペースを必要とする利用者が多い以外の場合であっても、1車両に1以上の車椅子スペースを設けることが望ましい。</u> ・<u>1車両に1以上の車椅子スペースを設置しない場合にあっては、車椅子スペースを複数の車両に分散して設けることが望ましい。</u> ・各路線の利用実態を踏まえ、車椅子使用者、ベビーカー使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。 ・相互直通運転を実施する場合には、事業者間で車椅子スペースの位置を統一することが望ましい。 ・車椅子スペースは、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の円滑な乗車に配慮し、2以上の車椅子が乗車可能であることが望ましい。 ・車椅子スペースには、車外を確認できるよう窓を設けることが望ましい。
車椅子スペースの広さ	・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。 ・<u>車椅子スペース横の通路幅は450mm以上確保することが望ましい。</u>
手すり	・車椅子スペースには、車椅子使用者、低身長者、ベビーカー使用者等の利用に配慮し、2段手すりを設置することが望ましい。

⑥トイレ
移動等円滑化基準
(客室) 第32条 3 便所を設ける場合は、そのうち一列車ごとに一以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものでなければならない。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。 4 前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。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。

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子対応トイレの設置	- 客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での円滑な利用に適したトイレを設ける。 <u>・トイレを設ける場合は、少なくとも1以上の車椅子スペースと基準に適合するトイレとの間の通路のうち1以上の幅は、それぞれ800mm以上とする。</u>
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、800mm以上とする。
○：標準的な整備内容	
多機能トイレの設置	- 客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設ける。 - 多機能トイレは車椅子スペースに近接した位置に配置する。
車椅子マーク	- 車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口には、当該トイレが車椅子使用者の利用に適した構造のものであることを表示する標識を設ける。 - 表示は、車椅子使用者が見やすいよう、低めの位置に行う。
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。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配慮されている場合は、この限りでない。
車椅子対応トイレの段の解消	車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
車椅子対応トイレの出入口の戸の仕様	- 車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口の戸は、電動式引き戸又は軽い力で操作できる手動式引き戸とする。 - 手動式引き戸の場合は、握手は棒状ハンドル式、レバーハンドル式等のものとし、容易に操作できるよう取り付け高さに配慮する。
車椅子対応トイレの出入口の戸の鍵	車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口の戸は、容易に施錠できる形式とし、非常時に外から解錠できるようにする。
車椅子対応トイレの出入口の戸開閉スイッチ	自動ドア開閉スイッチの高さは800～900mm程度とする。
多機能トイレ内部の仕様	- 多機能トイレは、車椅子のまま出入りすることができ、車椅子から便座（腰掛け式＝洋式）への移動がしやすいように、車椅子から便座への移動が可能なスペース、便座の高さ（400～450mm）を確保する。 - 車椅子でできるだけ便器に接近できるよう、フットサポートが下に入る便器とする。 - 十分な戸の幅の確保が難しく、車椅子が戸と直角の向きでトイレに出入りする

	る場合は、トイレの外側に車椅子の転回できるスペースを確保する。
手すり	・便器周囲の壁面に手すり（高さ 650～700mm 程度）を設置する（スペースがある場合は、肘掛けタイプの可動式手すりを設置することが望ましい）。 ・手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は 30mm～35mm 程度とする。
床面の仕上げ	・床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
便器洗浄ボタン	・便器に腰掛けた状態 <u>及び便器に移乗しない状態で</u> 届く位置に設置し、操作しやすい方式（押しボタン式等）とする（視覚障害者の利用に配慮し、センサー式を用いる場合は押しボタン式あるいは靴べら式を併用することが望ましい）。 ・センサー式水洗フラッシュバルブを用いる場合には、センサー部に突起を設ける等によりわかりやすいものとした上で、センサーの反応時間を短くする。
手洗器	・便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、高齢者、障害者等の扱いやすい形状とする。
非常呼出しボタン	・便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、高齢者、障害者等の扱いやすい形状とする。 ・<u>転倒時でも手の届く範囲に設置する。</u>
付属設備	・便器付近に棚及び着替えを考慮したフックを設ける。
トイレの点字表示	・男女別にトイレが設けられている場合には、トイレのドア握り手・ボタン等の操作部の上側に、トイレである旨、男女別の点字を表示する。
<u>トイレ空間の広さ</u>	・ <u>トイレ内外、あるいはそのいずれかにおいて、車椅子が転回できる空間を確保する。</u>
<u>ドア開閉スイッチ</u>	・ <u>自動ドア開閉スイッチの構造は肢体不自由な人等でも容易に操作できる押しボタン式のものとする。</u>
<u>器具等の形状・色・配置</u>	・ <u>視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置については JIS S0026 に合わせたものとする。</u>
◇：望ましい整備内容	
トイレ空間の広さ	・トイレ内外、あるいはそのいずれかにおいて、車椅子が転回できる空間を確保することが望ましい。 ・トイレ内には介助者が介助しやすい空間を確保することが望ましい。
<u>ドア開閉スイッチ</u>	・ 自動ドア開閉スイッチの構造は肢体不自由な人等でも容易に操作できる押しボタン式のものとする。
便器洗浄ボタン	・ 便器に腰掛けた状態及び便器に移乗しない状態で届く位置に設置し、操作しやすい方式（押しボタン式等）とすることが望ましい。
トイレ内設備の触知案内図等	・すべてのトイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障害者に示すための触知案内図等を設けることが望ましい。 ・なお、触知案内図により表示する場合には、表示方法は JIS T0922 に合わせ

	たものとする。点字により表示する場合は、表示方法は JIS T0921 に合わせたものとする。
背もたれ	・便座の後部に、体を支える背もたれ（同様の機能を持つ手すりを含む）を設置することが望ましい。
非常呼出し ボタン	・転倒時でも手の届く範囲に設置することが望ましい。
付属設備	・オストメイトのパウチ洗浄を考慮し、便器付近にパウチ専用水洗装置（自動水栓）を設けることが望ましい。
器具等の形状・ 色・配置	・視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置については JIS S0026 に合わせたものとする ことが望ましい。

⑦通路	
移動等円滑化基準	
(客室)	
第32条	
4 前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子用設備間の通路幅	・ 旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び <u>少なくとも1以上の</u> 車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、有効幅800mm以上を確保する。
◇：望ましい整備内容	
車椅子用設備間の通路幅	・ 旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、有効幅900mm以上を確保することが望ましい。

⑧案内表示及び放送（車内）	
移動等円滑化基準	
(旅客用乗降口)	
第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
五 旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること。	
(客室)	
第32条	
5 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。	
◎：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)	・ 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 <u>(行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報も含む)</u> を文字等により表示するための設備を備える。
案内放送装置	・ 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 <u>(行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報も含む)</u> を音声により提供するための車内放送装置を設ける。 ・ 旅客用乗降口には、旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備を設ける。
○：標準的な整備内容	

案内表示装置 (LED、液晶等)	- 案内表示装置は、乗降口の戸の車内側上部、天井、連結部の扉上部、戸袋等、車両の形状に応じて見やすい位置に設置する。中吊り広告等で見えにくくならないように配慮する。 - 案内表示装置では、次駅停車駅名等に加え、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。 - 文字情報は、確認が容易な表示方法とし、次停車駅等の基本情報は、スクロール表示などの場合は2回以上繰り返し表示する。 - LED、液晶等で文字情報を提供する際には、わかりやすい文言を使用する。 - 可能な限り英語表記及びかな表記も併用する。 - 次駅までの距離が短く、表示時間が確保できない場合は表示項目・内容を選択する。 - ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。（※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
運行等に関する 異常時の情報提供	<u>・車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供する。併せて、ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供する。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。</u>
案内放送の方法	- 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は、聞き取りやすい音量、音質、速さ、回数等で放送する。 - 次停車駅名等の案内放送は、前停車駅発車直後及び次停車駅到着直前に行う。
◇：望ましい整備内容	
案内表示装置 (LED、液晶等)	- 大きな文字により見やすいように表示することが望ましい。 - 路線、列車種別等を色により表示する場合は、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法に配慮することが望ましい。 - 可能な限りひらがな表記を併用することが望ましい。 <u>・相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。</u>
緊急時の表示等 運行等に関する 異常時の情報提供	・車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが望ましい。併せてネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供することが望ましい。 - 運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合や事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。 ・相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、

	事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。 <u>・車両からの避難が必要となった際に、必要な情報を文字により提供することが出来る可変式情報表示装置を備えることが望ましい。</u>
--	--

＊：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑨車両間転落防止設備	
移動等円滑化基準	
（車体） 第33条 鉄道車両の連結部（常時連結している部分に限る。）には、プラットホーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けなければならない。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
転落防止設備の設置	・旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。
◇：望ましい整備内容	
音による警告	・運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止設備が設置できない場合には、音声による警告を行うことが望ましい。

2. 都市間鉄道

①乗降口（車外）	
移動等円滑化基準	
（旅客用乗降口） 第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 旅客用乗降口の床面の縁端とプラットホームの縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。 二 旅客用乗降口の床面とプラットホームとは、できる限り平らであること。 三 旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。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。 （車体） 第33条 2 車体の側面に、鉄道車両の行き先及び種別を見やすいように表示しなければならない。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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
段・隙間	・車両とプラットホームの段・隙間について、段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。
乗降口の幅	・旅客用乗降口のうち一列車に一以上は、有効幅を800mm以上とする。
行き先・車両種別表示	・車体の側面に、当該車両の行き先及び種別を大きな文字により見やすいように表示する。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。
○：標準的な整備内容	
段差・隙間	・施設側に渡り板が配備され速やかに設置できない場合、車両内に車椅子使用者の円滑な乗降のための渡り板（欄外コラム参照）の配備、段差解消装置を設置する。
乗降口の幅	・1列車に1以上の旅客用乗降口は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、有効幅を900mm以上とする。 ・1列車に車椅子スペースを複数設置する場合は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、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。
車外表示	・車体の側面に、車両番号（号車）等を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。
行き先・車両種別表示	・ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。（※巻末の「参考：色覚障害者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと） ・照明又は高輝度LED等により、夜間でも視認できるものとする。
隙間の警告	・ホームが曲線の場合は車両とプラットホームの隙間が大きくなり危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起する。

聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	・聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示する。
視覚障害者用ドア開案内装置	・視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置（音声等により常時「開」状態を案内するもの）を設ける。なお、当該音声等は車外から聞き取ることができれば良く、スピーカーの設置位置は車内外を問わない。
ドア開閉ボタン	・ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲との輝度コントラストを確保するとともに、上部に点字を併記する。
◇：望ましい整備内容	
段差・隙間	・地方鉄道等において段差が大きい場合には、①施設側におけるホームの嵩上げ、②車両側における低床化、③段差解消装置を設置するなどより段差解消に努めることが望ましい。
隙間の警告	・ホームが曲線の場合は車両とプラットフォームの隙間が大きくなり危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起することが望ましい。
隙間解消装置	・乗降口の床面の縁端部には、ステップ（クツズリ）を設け、車両とプラットフォームの隙間をできるだけ小さくすることが望ましい。 ・上記の隙間を小さくするための設備の縁端部は、全体にわたり十分な太さで周囲の床の色とのコントラスト*を確保し、当該ステップを容易に識別できるようにすることが望ましい。
自動段差解消装置	・車椅子スペース近傍の乗降口には、車椅子使用者が円滑に乗降するための補助設備を設けることが望ましい。
ドアのレール	・ドアのレールの出っ張りを解消することが望ましい。
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	・聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。
視覚障害者用ドア開案内装置	・視覚障害者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置（音声等により常時「開」状態を案内するもの）を設けることが望ましい。
ドア開閉ボタン	・ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲との輝度コントラストを確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。
乗降口扉位置	・乗降口の扉位置は列車間で可能な限り統一を図ることが望ましい。ただし、通勤型（短距離）鉄道用車両と都市間鉄道用車両等、用途が異なる車両が混在する路線の場合は、この限りではない。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

②乗降口（車内）	
移動等円滑化基準	
（旅客用乗降口） 第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 四 旅客用乗降口の床面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 六 車内の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、車内の段を容易に識別できるものであること。 （客室） 第32条 2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。 6 客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車における当該鉄道車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示しなければならない。ただし、鉄道車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
床面の仕上げ	・ 旅客用乗降口の床の表面は滑りにくい仕上げがなされたものとする。
乗降口脇の手すり	・ 乗降口脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるように、手すりを設置する。
乗降口付近の段の識別	・ 段が生じる場合は、段の端部（段鼻部）の全体にわたり十分な太さで周囲の床の色と輝度コントラストを確保し、容易に当該段を識別できるようにする。
号車及び乗降口位置等の点字・文字表示	・ 各車両の乗降口の戸又はその付近には、号車及び乗降口位置（前方または後方位置、近接座席番号等）を文字及び点字（触知による案内を含む。）により表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
○：標準的な整備内容	
乗降口脇の縦手すり	・ 乗降口の両脇に設置する。 ・ 縦手すりの径は 25mm 程度とする。
乗降口付近の段の識別	・ 段の端部（段鼻部）の全体にわたり周囲の床の色と輝度コントラストを確保する際には、その太さを幅 50mm 程度以上として、容易に当該段を識別できるようにする。
車内の段付近の手すり	・ 車内に段がある場合には、歩行補助のため段の付近に手すりを設置する。
戸の開閉の音響案内	・ 視覚障害者が円滑に乗降できるように、戸の位置及び戸の開閉が車内外乗降位置からわかるようなチャイムを戸の内側上部等に設置し、戸の開閉動作に合わせてチャイム音を鳴動させる。
号車及び乗降口位置等の点字・文字表示	・ 案内表示は、視覚障害者が指により確認しやすい高さに配慮し、床から 1,400 ～1,600mm 程度の高さに設置する。 ・ 戸先側に表示し、両開き戸においては左側の戸に表示する。
聴覚障害者用ド	・ 聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ラ

<u>ア開閉動作開始ランプ</u>	<u>ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示する。</u>
<u>ドア開閉ボタン</u>	<u>・ドアの開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラストを確保し、上部に点字を併記する。</u>
◇：望ましい整備内容	
乗降口端部の識別	・乗降口端部の床面は、周囲の床の色との輝度コントラストを確保し容易に識別できるようにすることが望ましい。
<u>聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ</u>	・聴覚障害者等が車内外からドアの開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等によりドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。
<u>ドア開閉ボタン</u>	・ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラスト*を確保し、上部に点字を併記することが望ましい。
その他設備	・ごみ箱など必要な設備について、当該部に点字表示することが望ましい。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

③車椅子スペースと座席	
移動等円滑化基準	
（客室） 第32条 客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに一以上設けなければならない。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。 - 一 車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。 - 二 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。 - 三 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 - 四 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。 - 五 車いすスペースである旨が表示されていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペースの設置数	・客室には1 列車に2 以上の車椅子スペースを設ける。 <u>ただし、3 両編成以下の列車については1 以上とすることができる。</u>
<u>車椅子スペースの設置位置</u>	<u>・車椅子スペースは特別車両以外の座席に隣接する場所又はその前後に車椅子スペースを設けること。（省令の記載ぶりについては調整中）</u>
車椅子スペースの広さ	・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。
<u>車椅子スペースの通路の広さ</u>	<u>・車椅子スペースは、車内の通行に支障がない形態で確保する。</u>

車椅子スペースの表示	・車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に掲出する。
車椅子スペースの手すり	・車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。
床面の仕上げ	・車椅子スペースの床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
○：標準的な整備内容	
車椅子スペースの設置数	・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も含む）を設ける。
車椅子スペースの設置位置	・車椅子スペースは、 ① 乗降の際の移動距離を短くする。 ② 都市間鉄道のクロスシートでは、車椅子使用者が円滑に通行するための十分な車内通路幅の確保が困難な場合も多いことから、客室仕切扉から入ってすぐの座席の脇にスペースを設けること（参考例参照）。 ・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。
車椅子スペースの広さ	・<u>車椅子スペースの幅は、750mm以上であることとする。</u> ・1,300mm以上×750mm以上とする（標準型車椅子の最大寸法に一定の余裕幅を考慮）。 ・車椅子スペースは、車内の通行に支障がない形態で確保する。 ・<u>車椅子スペースの長さは1,300mm以上とする。ただし、車椅子使用者が同じ向きの状態で利用する車椅子スペースを2列以上縦列して設ける場合にあっては、2台目以降の車椅子スペースの長さは1,100mm以上とすることができる。</u> ・<u>車椅子スペース横の通路幅は400mm以上確保する。</u>
移乗する座席	・都市間鉄道は長時間の乗車となる場合が多いので、車椅子スペースの近くに、移乗がしやすいようにスペース側のひじ掛けがはね上がる座席または回転シートを用意する。
固定装置	・移乗後、折りたたんだ車椅子を固定するためのバンド、ロープ等を設ける。
車椅子スペースの増設	・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。 ・<u>各路線の利用実態を踏まえ、車椅子使用者等の利用が多い場合には、車椅子スペースを増設する。</u>
車椅子スペースの表示	・車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に加え車外にも掲出する。
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペース	・各路線の利用実態を踏まえ、車椅子使用者等の利用が多い場合には、車椅子

の設置数・配分増設	スペースを増設することが望ましい。 ・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。 ・車椅子使用者等の特別列車料金席(グリーン席等)、多目的室等についても、車椅子使用者の利用を可能とする整備を行うことが望ましい。 ・<u>複数の車椅子使用者や同行者が並んで利用できる車椅子スペースや座席配置とすることが望ましい。</u>
車椅子スペースの広さ	・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。 ・車椅子スペースを2以上縦列して設ける場合であっても、車椅子スペースの長さはそれぞれ1,300mm以上ずつ確保することが望ましい。 ・<u>車椅子スペースの通路横の通路幅は450mm以上確保することが望ましい。</u>
座席	・可能な限り通路側の肘掛けを可動式とすることが望ましい。

④トイレ
○：標準的な整備内容
※都市間鉄道のトイレは、通勤型鉄道のトイレに関するガイドライン及び姿図・寸法等に準じるものとする。

⑤洗面所	
○：標準的な整備内容	
車椅子対応洗面所	・車椅子対応の洗面所においては、洗面器の高さは760mm程度とし、また、洗面器の下部に車椅子のフットサポートが入る空間を設ける。
水洗金具	・視覚障害者の利用に配慮し、センサー式のみの設置は避けることが望ましい。センサー式の水洗金具を用いる場合には、センサー部は蛇口の下側に統一する。
鏡	・蛇口付近の高さまで鏡を設置する。

⑥車内通路
移動等円滑化基準
(旅客用乗降口) 第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 四 旅客用乗降口の床面は、滑りにくい仕上がりとなされたものであること。 六 車内の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、車内の段を容易に識別できるものであること。 (客室)

第32条	
2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。	
4 前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子用設備間の通路幅	・旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、有効幅800mm以上を確保する。
床面の仕上げ	・床の表面は滑りにくい仕上げがなされたものであること。
手すり	・通路及び客室内には手すりを設ける。
○：標準的な整備内容	
車内の段・階段	・2階建て車両等でやむを得ず段が生じる場合は、段端部（段鼻部）の全体にわたり幅50mm程度の太さで周囲の床の色との輝度コントラスト*を確保し、容易に当該段を識別しやすいものとする。 ・車内に階段がある場合には、高さは200mm以下、奥行きは300mm程度、通路の幅は800mm以上とする。
手すり	・車内に段・階段がある場合には、当該段・階段の付近に手すりを設ける。 ・手すりの高さは、800～850mm程度。手すりの径は30mm程度とする。
座席手すり	・クロスシート座席には、座席への移動や立ち座り、立位時の姿勢保持に配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。
◇：望ましい整備内容	
車椅子用設備間の通路幅	・旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、有効幅900mm以上を確保することが望ましい。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑦座席番号	
○：標準的な整備内容	
座席番号の表示	・座席番号は、できるだけ大きく、周囲との輝度コントラストを確保し、明確かつわかりやすい表示とする。
◇：望ましい整備内容	
点字表示	・座席の肩口など、通路に面した適切な位置に、座席番号の点字表示並びに文字表示を行うことが望ましい。点字の形状や表記法はJIS T0921にあわせた

	ものとする。
--	--------

⑧案内表示及び放送（車内）	
移動等円滑化基準	
（旅客用乗降口） 第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 五 旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること。 （客室） 第32条 5 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。	
◎：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)	・車内には、聴覚障害者等のために、客室仕切扉の客室側上部等の見やすい位置に、次停車駅名等の必要な情報 <u>（行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報も含む）</u> を、文字等の視覚情報により提供する装置を設ける。
案内放送装置	・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 <u>（行き先や種別等及びそれらの変更された際の情報も含む）</u> を音声により提供するための車内放送装置を設ける。
○：標準的な整備内容	
案内表示装置 (LED、液晶等)	・案内表示装置では、次駅停車駅名等に加え、次停車駅での乗換情報、次停車駅で開くドアの方向（左側か右側か）を提供する。 ・文字情報は、確認が容易な表示方法とし、次停車駅等の基本情報は、スクロール表示などの場合は2回以上繰り返し表示する。 ・LED、液晶等で文字情報を提供する際には、わかりやすい文言を使用する。 ・可能な限り英語表記及びかな表記も併用する。 ・ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。（※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
<u>運行等に関する異常時の情報提供について</u>	・<u>車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供する。併せて、ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供する。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。）</u>

案内放送の方法	・次停車駅名、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は、聞き取りやすい音量、音質、速さ、回数等で放送する。 ・次停車駅名等の案内放送は、前停車駅発車直後及び次停車駅到着直前に行う。
◇：望ましい整備内容	
案内表示装置(LED、液晶等)	・大きな文字により見やすいように表示することが望ましい。 ・路線、列車種別等を色により表示する場合は、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法に配慮することが望ましい。 ・可能な限りひらがな表記を併用することが望ましい。 ・相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。
緊急時の表示等 運行等に関する 異常時の情報提供	・車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することが望ましい。併せて、ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供することが望ましい。 ・運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合や事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。 ・相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させることが望ましい。 ・<u>車両からの避難が必要となった際に、必要な情報を文字により提供することが出来る可変式情報表示装置を備えることが望ましい。</u>

＊：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑨車両間転落防止設備	
移動等円滑化基準	
(車体) 第33条 鉄道車両の連結部（常時連結している部分に限る。）には、プラットホーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けなければならない。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
転落防止設備の設置	・旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。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。
◇：望ましい整備内容	

音による警告	・運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止設備が設置できない場合には、音声による警告を行うことが望ましい。ただし、プラットフォ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。
--------	--

3. モノレール・新交通システム

各部位、設備のデザインは、「通勤型（短距離）鉄道・地下鉄」に準ずる。

4. 軌道車両・低床式軌道車両

（１）軌道車両（路面電車）

各部位、設備のデザインは、「通勤型（短距離）鉄道・地下鉄」及び「都市内路線バス」に準ずる。

①通勤型（短距離）鉄道・地下鉄に準ずる部位、設備

- ・乗降口
- ・優先席
- ・吊り手、手すり
- ・車椅子スペース
- ・トイレ（設ける場合）
- ・案内表示（車内）
- ・案内放送（車内）
- ・通路
- ・行先表示（車外）

②都市内路線バスに準ずる部位、設備

- ・降車ボタン（設ける場合）
- ・運賃箱
- ・車内放送装置
- ・車外放送装置
- ・整理券発行機（設ける場合）

(2) 低床式軌道車両

①車内通路、車椅子スペース、トイレ

移動等円滑化基準

(準用)

第34条 前節の規定は、軌道車両（次条に規定する低床式軌道車両を除く。）について準用する。
(低床式軌道車両)

第35条 前節（第三十一条第三号ただし書並びに第三十二条第一項ただし書、第三項ただし書及び第四項ただし書を除く。）の規定は、低床式軌道車両（旅客用乗降口の床面の軌条面からの高さが四十センチメートル以下の軌道車両であって、旅客用乗降口から客室の主要部分までの通路の床面に段がないものをいう。）について準用する。

【参考（前節(鉄道車両)の規定のうち、ただし書きを適用しない条文)】

第31条第3号

- ・旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。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。

第32条第1項

- ・客室には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一列車ごとに一以上設けなければならない。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。
 - 一 車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。
 - 二 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。
 - 三 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
 - 四 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
 - 五 車椅子スペースである旨が表示されていること。

第32条第3項

- ・便所を設ける場合は、そのうち一列車ごとに一以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものでなければならない。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。

第32条第4項

- ・前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車椅子スペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。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。

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

※以下に記載の無い項目は、通勤型（短距離）鉄道・地下鉄、都市内路線バスに準ずる。

乗降口の幅	・1列車に1以上の旅客用乗降口は、有効幅を800mm以上とする。
車椅子スペースの設置数	・客室には1列車に2以上の車椅子スペースを設ける。ただし、3両編成以下の車両については1以上とすることができる。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースの長さは1,300mm以上とする。ただし、車椅子使用者が同じ向きの状態で利用する車椅子スペースを2列以上縦列して設ける場合にあっては、2台目以降の車椅子スペースの長さは1,100mmとすることができる。

の広さ	・車椅子スペースの幅は、750mm 以上であることとする。
車椅子スペース 広さ	・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 の表示	・車椅子スペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内及び車外に掲出する。
手すり	・通路及び客室内には、手すりを設置する。
トイレの設置	・客室にトイレを設置する場合は、1 列車に 1 以上車椅子での利用が可能なトイレを設ける。この場合、通勤型鉄道のトイレに関するガイドライン及び姿図・寸法等に準ずるものとする。
車椅子用設備間 の通路幅	・旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち 1 以上、及び車椅子スペースから車椅子で利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち 1 以上は、幅 800mm 以上を確保する。
○：標準的な整備内容	
乗降口の幅	・1 列車に 1 以上の旅客用乗降口は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、有効幅を 900 mm 以上とする。
車内スロープ	・乗降口の床面から客室の主要部分（車椅子スペース）までの通路の床面は平らであること。 ・構造上の理由により、上記箇所の通路の床面にスロープを設ける場合は、勾配は 5 度（約 9%・約 1/12）以下とする。
手すり	・車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。
多機能トイレの 設置	・客室にトイレを設置する場合は、1 列車に 1 以上車椅子での利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設ける。
◇：望ましい整備内容	
車内スロープ	・車椅子により通行が想定される全ての床面は、平らであることが望ましい。 ・構造上の理由により、上記箇所の通路の床面にスロープを設ける場合は、勾配は 5 度（約 9%・約 1/12）以下とする。
通路幅	・車椅子により通行が想定される全ての通路は、幅 900mm 以上（狭軌を採用する場合等構造上困難な場合は可能な限り広い幅）を確保することが望ましい。
車椅子スペース	・車椅子スペースは、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の円滑な乗車に配慮し、2 以上の車椅子が乗車可能であることが望ましい。

5. その他の鉄道

第2章 バス

1. 都市内路線バス

平成 12 年に制定された交通バリアフリー法により、路線バスには新たに事業の用に供する場合において、車椅子スペースを設けることや床面の地上面からの高さを 65cm 以下とすること等が義務付けられた。ノンステップバスは、本格的に登場してから約 20 年が経過し、平成 15 年 3 月には次世代普及型と称して標準仕様が策定される等、機能向上とコストダウンが図られてきた。直近では平成 27 年に 2015 年版の新しい標準仕様（いわゆる 15 認定）が定められ、低床部分の拡大、車椅子固定装置の改善、反転式スロープの採用、ベビーカー等も利用しやすいフリースペースの設定、優先席の改善等が進められている。

平成 32 年度末までのノンステップバスの整備率は、目標値約 70%に対して、平成 28 年度末の実績は 53.3%となっている。大都市部では導入率 100%の事業者がある一方で、地方では導入がなかなか進まない状況も見られる。

すでに、平成 23 年度の国土交通省による「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発検討会」では、多少の数値的緩和を許容してノンステップバスでもワンステップバス並みの走破性を確保した上で、ノンステップバスに一本化することが望ましいと判断され、中期目標の車両イメージがとりまとめられた。これに対応して、平成 28 年にはこの中期対応の車型が発売され、そのメーカーではノンステップバスへの一本化がなされた。しかしながら、地方部では新車導入が進まず、都市部で使用した車両を中古購入しているのが実情であり、都市部での車両使用年数も延びていることから、バリアフリー化が極めて遅れている現状がある。また、長期的には、フルフラットタイプなどの開発・導入も期待されているが、欧州型の車両では日本の使い方にマッチしないという事業者の声もあり、日本のニーズに応じた仕様の検討も必要と考えられる。

一方で、地方の過疎地域では、バス路線の廃止に伴い乗合タクシー等への転換も進んできている。前回のガイドライン改定時にも指摘したが、車両のダウンサイジングが顕著な中、定員 10～20 人程度の車椅子での乗降にも対応した乗合仕様の低床車両が求められているものの、現状では適切な車両が存在していない。引き続きこのような車両開発への取り組みが求められる。

また、乗降時の安全性や利用しやすいさの向上を図るためには、車両のバリアフリー化のみならず、停留所のバリアフリー化も進める必要があり、幅員の確保、上屋の設置等、道路管理者、バス事業者等の関係者間での協議、連携を図り、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」等を踏まえた上で環境設備を行っていく必要がある。さらにバス停での正着性を高めるためには違法駐車の実除なども必要で、総合的な対策が求められる。

最後に、車両や停留所のハード面の取り組みに加え、乗務員による車椅子使用者の乗降や車椅子の固定のための設備の使用方法的の習熟、その他の高齢者、障害者等への適切な対応のため、接遇研修のさらなる充実が必要である。

①乗降口	
移動等円滑化基準	
(乗降口) 第37条 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ものでなければならない。 2 乗降口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 幅は、八十センチメートル以上であること。 (床面) 第38条 国土交通大臣の定める方法により測定した床面の地上面からの高さは、六十五センチメートル以下でなければならない。 2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。 ○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示 (平成12年11月1日 運輸省告示第349号)抄 第3条 省令第三十八条第一項の国土交通大臣の定める方法は、次のとおりとする。 一 省令第三十七条第二項の基準に適合する乗降口附近の床面(すべり止めを除く。以下同じ。)の地上面からの高さを測定すること。 二 道路運送車両の保安基準(昭和二十六年運輸省令六十七号)第一条第六号の空車状態で測定すること。ただし、車高調整装置(旅客が乗降するときに作動できるものに限る。)を備えているバス車両にあっては、当該装置を作動させた状態で床面の地上面からの高さを測定することができる。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
踏み段の識別	・乗降口の踏み段(ステップ)の端部は周囲の部分及び路面と輝度コントラスト*が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものとする。
乗降口の幅	・1以上の乗降口の有効幅は800mm以上とする。
床の表面	・床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。
○：標準的な整備内容	
乗降口の高さ	・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。
踏み段の識別	・乗降口に照射灯などの足下照明を設置し、踏み段の夜間の視認性を向上させる。
乗降口の幅	・車椅子使用者による乗降を考慮し、1以上の乗降口の有効幅は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、 1以上の <u>少なくとも一つの</u> 乗降口の有効幅は1,000mm以上とする。
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。
手すりの設置	・乗降口の両側(小型では片側)に握りやすく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。 ・手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。
◇：望ましい整備内容	
乗降口の幅	・全ての乗降口から車椅子使用者等が乗降できるよう、全ての乗降口の有効幅を 900mm 以上とすることが望ましい。
乗降口の高さ	・乗降時における乗降口の踏み段（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。
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。

＊：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

②スロープ板	
移動等円滑化基準	
（乗降口） 第 37 条 2 乗降口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 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（国土交通大臣の定める基準に適合しているものに限る。）が備えられていること。 ○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示 （平成 12 年 11 月 1 日 運輸省告示第 349 号）抄 （乗降設備） 第 2 条 省令第三十七条第二項第二号の国土交通大臣の定める基準は、次のとおりとする。 一 スロープ板の幅は、七十二センチメートル以上であること。 二 スロープ板の一端を縁石（その高さが十五センチメートルのもの。）に乗せた状態において、スロープ板と水平面とのなす角度は、十四度以下であること。 三 携帯式のスロープ板は、使用に便利な場所に備えられたものであること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
スロープ板の設置	・車椅子使用者等を乗降させる乗降口のうち 1 以上には、車椅子使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板等を設置する。
容易に乗降できるスロープ	・車椅子使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板の幅は 720mm 以上とする。 ・スロープ板の一端を地上高 150mm のバスペイに乗せた状態における、スロープ板の角度は 14 度以下とする。

	・スロープ板は、容易に <u>取り出せる場所に使用できる場所に設置又は格納する。</u>
○：標準的な整備内容	
容易に乗降できるスロープ	・車椅子使用者等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 のバスベイより車椅子使用者等を乗降させる際のスロープ板の角度は 7 度（約 12%勾配・約 1/8）以下とし、スロープ板の長さは 1,050mm 以下とする。 ・耐荷重については、電動車椅子本体（80～100kg）、車椅子使用者本人、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。 ・車椅子の脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。 ・スロープ板の表面は滑りにくい材質又は仕上げとする。 ・<u>乗務員の混乱防止、スロープ板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を採用する。</u>
◇：望ましい整備内容	
容易に乗降できるスロープ	・車椅子使用者等を乗降させる際のスロープ板の角度は 5 度（約 9%勾配・約 1/12）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。 ・乗務員の混乱防止、スロープ板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。

③床	
移動等円滑化基準	
（床面） 第 38 条 2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
床の表面	・床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。

④車椅子スペース	
移動等円滑化基準	
（車いすスペース） 第 39 条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならない。	
一 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。 二 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。 三 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。 四 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。	

- 五 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。
- 六 車いすスペースである旨が表示されていること。
- 七 前各号に掲げるもののほか、長さ、幅等について国土交通大臣の定める基準に適合するものであること。

○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示

(平成 12 年 11 月 1 日 運輸省告示第 349 号) 抄

第 4 条 省令第三十九条第七号の国土交通大臣の定める基準は、次のとおりとする。

- 一 車いすスペースの長さは、百三十センチメートル（床面からの高さが三十五センチメートル以上の部分にあっては、百十五センチメートル）以上であること。ただし、車いす使用者が同じ向きの状態で利用する車椅子スペースを二以上縦列して設ける場合にあっては、車いすスペース（車いす使用者が向く方向の最前に設けられるものを除く。）の長さは、百十センチメートル以上であればよい。
- 二 車いすスペースの幅は、七十五センチメートル以上であること。
- 三 車いす使用者が利用する際に支障とならない場合にあっては、車いすスペースの前部及び後部の側端部は、平たんでもよい。

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

車椅子スペースの確保	- バスには車椅子スペースを 1 以上確保する。 - 車椅子スペースには、車椅子使用者が利用する際に支障となる段は設けない。
手すりの設置	車椅子スペースには、車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。
車椅子固定装置	車椅子スペースには、車椅子固定装置を備える。
車椅子スペースに設置する座席	車椅子スペースに座席を設置する場合には、その座席は容易に折り畳むことができる構造とする。
降車ボタン	車椅子スペースには、車椅子使用者が容易に使用できる押しボタンを設置する。
車椅子スペースの表示	- 乗降口(車外)に、車椅子マークステッカーを貼り、車椅子による乗車が可能であることを明示する。 - 車椅子スペースの付近(車内)にも、車椅子マークステッカーを貼り、車椅子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。

○：標準的な整備内容

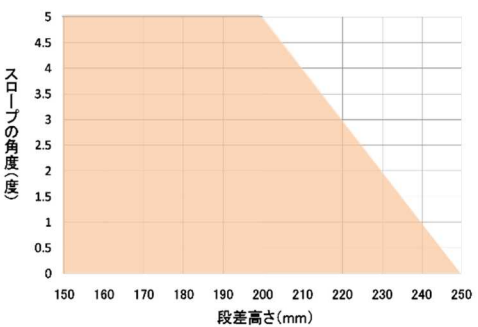
車椅子スペースの 2 脚分確保	- バスには 2 脚分以上の車椅子スペースを確保する。 - ただし、車椅子を取り回すためのスペースが少ない小型バスなどの場合や車椅子使用者の利用頻度が少ない路線にあっては 1 脚分でもやむを得ない。
-----------------	--

車椅子スペースの設置位置	・車椅子使用者がバスを利用しやすい位置に車椅子スペースを設置する。 ・乗降口から 3,000mm 以内に設置する。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースは、車椅子が取り回しできる広さとする。 ・車椅子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）1,300mm 以上とする。ただし 2 脚の車椅子を前向きに縦列に設ける場合には 2 脚目の長さは 1,100mm 以上で良い。 ・後向きに車椅子を固定する場合には、車椅子スペース以外に車椅子の回転スペースを確保する。
車椅子固定装置	・車椅子固定装置は、短時間で確実に<u>様々なタイプの</u>車椅子が固定できる<u>巻き取り式等</u>の構造とする。 ・前向きの場合は、3 点ベルトにより車椅子を床に固定する。また、固定装置付属の人ベルトを装着する。 ・<u>前向きの場合には、3 点ベルトにより車椅子を床又は車体に固定する。車椅子使用者のベルトを用意しておき、希望によりこれを装着する。</u> ・後ろ向きの場合は背もたれ板を設置し、横ベルトで車椅子を固定する。また、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。
降車ボタン	・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。
乗務員の接遇、介助	・車椅子の固定、解除、人ベルトの着脱は、乗務員の適切な接遇・介助によって行う。
<u>フリースペース</u>	・<u>フリースペースを設ける場合には、ベビーカーを折りたたまず乗車できるフリースペースを設けることができる。この場合において椅子スペースと共用とすることができる。</u> ・<u>フリースペースに備える座席は、常時跳ね上げ可能な座席とする。</u> ・<u>フリースペースにはベビーカーを固定するベルトを用意する。</u> ・<u>フリースペースにはベビーカーを折りたたまず使用できることを示すピクトグラムを貼付する。（ストラップの使用法、車椅子乗車の際の優先も記載する。）</u>
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの数	・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。
車椅子固定装置	・一層の車椅子固定の迅速化を図るため、前向きの場合には巻き取り式のような装置を用いることが望ましい。また、腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されることが望ましい。 ・<u>腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されることが望ましい。</u> ・方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一が望ましい。
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）の開発が望ましい。
車椅子スペースの使用表示	・車椅子スペースの使用の有無、車椅子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。

車椅子スペースに設置する座席	・車椅子使用者が利用しやすいように、車椅子スペースに座席を設置する場合には、その座席は常時跳ね上げ可能な構造とすることが望ましい。
車椅子スペースの表示	・車椅子マークと併せてベビーカーも利用可能であることを表示することが望ましい。

⑤低床部通路	
移動等円滑化基準	
(通路) 第40条 第三十七条第二項の基準に適合する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、八十センチメートル以上でなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
低床部通路の幅	・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。
○：標準的な整備内容	
低床部通路の幅	・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。 ・○低床部の座席配列が左右それぞれ1列のもの（いわゆる都市型バス）にあつては前輪等による車内への干渉部から後方の低床部の全ての通路幅を800mm以上とする。（ただし、都市型以外の座席配列のもの（いわゆる郊外型）及び全幅が2.3m級以下のバスであつて、構造上、基準を満たすことが困難なものについてはやむを得ない。）。
◇：望ましい整備内容	
低床部通路の幅	・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。

⑥後部の段	
○：標準的な整備内容	
安全への配慮	・段の端部は周囲の床と輝度コントラスト*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（約9%勾配）以下とする。ただし、後部座席の床と通路の間に段を設けない場合

	にあつては、低床部と高床部の間の通路に設ける段の高さとスロープの角度の関係は、下図の範囲にあればよい。  ・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。
◇：望ましい整備内容	
安全への配慮	・段の上の立席乗客の安全に配慮し、一層の段の高さ、傾斜の減少が望ましい。

＊：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑦手すり	
移動等円滑化基準	
（車いすスペース） 第 39 条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならない。 一 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。 （通路） 第 40 条 2 通路には、国土交通大臣が定める間隔で手すりを設けなければならない。	
○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示 （平成 12 年 11 月 1 日運輸省告示第 349 号）抄 （手すりの間隔） 第 5 条 省令第四十条第二項の国土交通大臣が定める間隔は、手すりを連続する座席三列（横向きに備えられた座席にあつては、三席）ごとに一以上含むものとする。この場合において、当該手すりは床面に垂直な握り棒でなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
手すりの間隔	・車椅子スペースには、車椅子使用者が円滑に利用できる手すりを配置する。 ・通路には、縦手すりを座席 3 列（横向きの場合は 3 席）ごとに 1 以上配置する。

○：標準的な整備内容	
手すりの間隔	・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。 ・縦手すりは、座席 2 列（横向き座席の場合は 2 席、車椅子スペースの横向き座席が 3 人掛け跳ね上げ式シート部は 3 席に 1 本）ごとに 1 本配置する。 ・<u>縦握り棒は低床部にあっては座席 1 列（横向き座席の場合は 2 席、車椅子スペースに備える前向き跳ね上げ座席にあっては 2 席、3 人掛け横向き跳ね上げ座席にあっては 3 席に 1 本）ごとに通路に面した左右両方に 1 本配置し、高床部にあっては座席 1 列ごとに通路に面した左右いずれかに 1 本配置する。（ただし、非常口付近の脱出の妨げとならないように、取り外し又は折りたたむことができる構造の座席についてはこの限りでない。）</u> ・車椅子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。
手すりの素材	・手すりは、乗客が握り易い形状とする。 ・手すりの径は 30mm 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】
◇：望ましい整備内容	
手すりの間隔	・車椅子スペースを除く通路には握り棒を座席 1 列ごとに配置することが望ましい。 ・車椅子スペースには天井握り棒や吊り革を設置することが望ましい。

⑧室内色彩	
○：標準的な整備内容	
白内障や色覚異常者に配慮	・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。 ・高齢者および色覚異常者でも見えるよう、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。
◇：望ましい整備内容	
白内障や色覚異常者に配慮	・眩しさを与える色、材質の使用を控えることが望ましい。

⑨座席	
○：標準的な整備内容	
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。

床面から座面までの高さ	・400～430 mm程度。
シートの横幅	・1人掛け：450 mm±10 mm ・2人掛け：810 mm±10 mm
座面の奥行き	・410 mm程度±10 mm
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。 【「手すり」の項目に掲載】
◇：望ましい整備内容	
シートの横幅	・2人掛けのシートの横幅は900mmが望ましい。

⑩優先席	
○：標準的な整備内容	
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） <u>を原則として前向きに</u> 設置する。
立ち座りのしやすさを向上	・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。
シートの色 優先席の表示	・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。 ※「室内色彩」の項目を参照のこと。
操作しやすい降車ボタン	・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。 ・降車ボタンは手の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。
◇：望ましい整備内容	
立ち座りのしやすさを向上	・優先席は原則として前向きとすることが望ましい。

⑪降車ボタン	
移動等円滑化基準	
（車いすスペース） 第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならない。 五 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。	

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
降車ボタン	車椅子スペースには、車椅子使用者が容易に使用できる位置に、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の押しボタン等を設置する。
○：標準的な整備内容	
降車ボタン	ブザーの押しボタン等は、手の不自由な乗客でも使用できるものとする。
位置の統一	- 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、優先席及び車椅子スペースに設置する降車ボタンはこの限りではない。 (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。)
高さ	- 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。
形状	- 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者な人等のために、車椅子用スペースの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。

⑫運賃箱・整理券発行機	
○：標準的な整備内容	
わかりやすく 使いやすく	・運賃箱には、釣り銭が自動で出るのか、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、乗客の通行に影響を与えない位置に設置する。 ・釣り銭受け皿等、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、釣り銭受け皿、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、背景色との輝度コントラストを確保したわかりやすい表示とする。
整理券発行機の 音声案内、 設置位置	・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。
◇：望ましい整備内容	
わかりやすく 使いやすく	・運賃の収受方法の整理、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とともに、障害者等の通行に支障のないよう運賃箱・整理券発行機周辺の通路の幅を十分に確保することが望ましい。

⑬車内表記	
○：標準的な整備内容	
わかりやすい 表記	・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 2-23 を参照する。 ・認知度の低いピクトグラムについては、最小限の文字表記を併用する。
◇：望ましい整備内容	
わかりやすい 表記	・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。

⑭車内表示	
移動等円滑化基準	
(運行情報提供設備等) 第 4 1 条 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	

い。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
文字による次停留所案内	・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にする。
○：標準的な整備内容	
文字による次停留所案内	・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。 ・ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。(※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)
◇：望ましい整備内容	
文字による次停留所案内	・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。
経路、行先等表示装置	・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。
緊急時の情報提供	・聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できることに配慮し、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。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑮車外表示	
移動等円滑化基準	
(運行情報提供設備等) 第41条 3 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
文字による行き先表示	・行き先が車外から容易に確認できるように、車両の前面、左側面、後面に表示する。
○：標準的な整備内容	
文字による行き先表示	・行き先に加え、経路、系統、車椅子マーク、<u>ベビーカーマーク</u>等においても、車外から容易に確認できるようにする。 ・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。

	・表示機は、直射日光のもとでも夜間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。 ・ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した表示とする。(※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)
ノンステップバスであることの表示	・ノンステップバスであることを車両の前面、左側面、後面からわかるよう表示する。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

⑩車内放送	
移動等円滑化基準	
（運行情報提供設備等） 第41条 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
次停留所等の案内放送	・車内には、次停留所、乗換案内等の運行に関する情報を音声により提供するための放送装置を設ける。
○：標準的な整備内容	
次停留所等の案内放送	・車内放送により次停留所、乗換案内などを優先的に行い、その際には聞き取りやすい音量、音質、速さで行う。 ・降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声流れるようにする。 ・次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行う。 ・基本的な運行案内と案内以外の広告等の内容が区別して分かるよう配慮する。

⑪車外放送	
移動等円滑化基準	
（運行情報提供設備等） 第41条 2 バス車両内には、車外用放送設備を設けなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
行き先、経路等の案内放送	・行き先、経路、系統等の案内を行うための車外用放送装置を設ける。
○：標準的な整備内容	

行き先、経路等の案内放送	・車外の利用者とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。 ・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。
--------------	---

⑱コミュニケーション設備	
移動等円滑化基準	
(意思疎通を図るための設備)	
第42条 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
聴覚障害者用コミュニケーション設備	・バス車両内には、筆談用具など聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を準備し、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が図れるように配慮する。
○：標準的な整備内容	
聴覚障害者用コミュニケーション設備	・筆談用具 <u>など</u> 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。
<u>コミュニケーション支援ボード</u>	・ <u>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・外国人等に配慮し、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支援ボードを準備する。</u>
<u>車内安全確認設備</u>	・<u>運転者から車内の大部分が確認できるミラー、モニター等を設置する。</u> ・<u>ミラー、モニター等は運転者席から容易に確認できる位置に設置する。</u>
◇：望ましい整備内容	
<u>コミュニケーション支援ボード</u>	・ <u>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・外国人等に配慮し、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。</u>

注：知的障害者・発達障害者・精神障害者、また日本語のわからない外国人など、利用者の中には文字や話し言葉での意思疎通が難しい人が含まれる。また、利用者のその時の体調等にも影響され、うまく発話できないなどの状況も考えられることから、コミュニケーション手段を複数用意しておくことは有効である。

2. 都市間路線バス（高速・**リムジンバス**空港等アクセスバス）

バリアフリー法では、路線バスのバリアフリー化を義務付けているが、その構造や運行の様態により対応困難な事由があるものについては、移動等円滑化基準の適用除外を認めている。このうち、都市間路線バス（高速バス、空港アクセスバス等）については、一般には旅客の手荷物を収納する荷物室等が設けられた床の高いタイプの車両（高床車）が用いられていることから、床高さに係る基準（65cm 以下）を満たせず、適用除外車両という位置づけになっている。

一方で、先進国ではこのようなバスについても乗降用リフトの設置等によりバリアフリー化するのが一般的になりつつあり、例えば、2012 年にロンドンオリンピック・パラリンピックを開催したイギリスでは、都市間を運行するいわゆるコーチ車両について、法律で 2020 年までのリフト設置が義務付けられ、事業者の中には 100%リフト化を五輪の会期までに前倒しで達成したところもある。（しかしながら、既存停留所の半数程度がバリアフリー化されておらず、道路側の環境整備が課題と言われている。）

車椅子使用者は以前から都市間路線バスのバリアフリー化を強く求めており、これまでも国土交通省の「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の検討会」において、空港等アクセスバスへの乗降用リフト設置に関して議論し、課題の抽出と解決の方向性について検討してきた経緯がある。

また、平成 23 年に改定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、適用除外認定車両についても約 25%を目標に平成 32 年までにバリアフリー化を進めることになっている。この目標は都市間路線バスだけでなく、小型バスなども含む適用除外認定車両すべての目標ではあるが、オリンピック・パラリンピックを控えた日本では、訪日客の利用も想定し、空港からの都市間路線バスについても早期にバリアフリー化を進めていくことが求められている。

平成 29 年度時点では、高床車で乗降用リフトを装備したバスは、貸切バスとして一部で導入がなされているものの、路線バスとしての導入は、は国土交通省主導の社会実験として 3 両のリフト付き車両が運行されているのみであり、現在各事業者で車両数や運行路線の拡大の取り組みの検討が進められているところである。運用面においては、定時性の確保、乗車定員・荷物室の減少、車椅子使用者の固定などの安全確保、停車スペースや停留所における停車可能時間の制約、車両価格の上昇などの諸課題が存在するが、今後は空港アクセス路線を中心に、都市間路線バスのバリアフリー化を標準的なレベルに押し上げるため、関係者を挙げた取り組みが求められている。

都市間路線バスのバリアフリー化の推進	前述の通り、2020年に東京オリンピック・パラリンピック大会を控え、また、そのレガシーである共生社会の実現に向け、都市間路線バス、とりわけ空港アクセスバスのバリアフリー化は急務であるが、現時点ではリフト付きバスの導入は進んでいない状況である。一方、荷物室を従来より確保できる新型リフト付きバスの発売や、乗降時間が通常のバスと同じスロープ付ダブルデッカーの導入といった前述の課題に対応する動きも見られる。 こうした状況を踏まえ、課題が相対的に小さく、かつ利用者ニーズの高い空港と都心部を結ぶ直行路線においては、これらのリフト付きバス等のバリアフリー車両を導入するほか、人的支援の実施等のソフト対策を含めたバリアフリー化を優先的に推進していくべきである。
--------------------	---

①乗降口	
移動等円滑化基準	
(乗降口) 第37条 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ものでなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
踏み段（ステップ）の識別	・乗降口の踏み段（ステップ）端部の全体がその周囲の部分及び路面と輝度コントラストが大きいことにより、踏み段を容易に識別できるものとする。
○：標準的な整備内容	
乗降口の幅	・1以上の乗降口の有効幅は、800mm以上とする。
踏み段（ステップ）の識別	・高齢者等が乗降しやすいように、一段目の踏み段（ステップ）が高い場合には、車高を下げる等、乗降時の段差を解消する。 ・踏み段（ステップ）各段の段差は等間隔とする。 ・踏み段（ステップ）の奥行きは、300mm以上とする。
踏み段（ステップ）の材質	・踏み段（ステップ）には滑りにくい素材を使用する。
乗降用手すり	・乗降口には、乗降用の手すりを乗降口両側に設置する。
足下照明灯	・また、夜間でも足下の踏み段（ステップ）が見やすいように、足下照明灯（フットライト）を設置する。
◇：望ましい整備内容	
乗降口の幅	・乗降口の有効幅は、十分な幅（900mm以上）を確保することが望ましい。

＊：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

②座席	
○：標準的な整備内容	
座席の仕様	・高齢者や障害者が座りやすいように、通路側のひじ掛けがはね上がる等の仕様の座席を設け、その機能が容易にわかるように表示する。 ・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。
座席番号	・ロービジョン者に配慮し、できるだけ大きく、また、周囲とのコントラストを確保した色で表示する。
座席番号の点字表示	・座席の通路側の肩口の端には、視覚障害者が利用しやすいように JIS T0921 に基づいた座席番号識別のための点字シール等を貼付する。

③乗降用リフト等	
○：標準的な整備内容	
乗降用リフトの設置	・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。
スロープ板の設置	・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。
◇：望ましい整備内容	
乗降用リフトの設置	・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 1,200 mm 程度×全幅 780 mm 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。

スロープ板の 設置	・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。
----------------------	---

④車椅子スペース	
参考：移動等円滑化基準（乗合バスが対象）	
（車いすスペース） 第 3 9 条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならない。 - 一 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。 - 二 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。 - 三 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。 - 四 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。 - 五 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。 - 六 車いすスペースである旨が表示されていること。 （通路） 第 4 0 条 第三十七条第二項の基準に適合する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、八十センチメートル以上でなければならない。	
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペース の設置位置	・車椅子スペースは、乗降しやすい位置（乗降用リフトの近く）に設けることが望ましい。
車椅子スペース の広さ	・車椅子スペースの広さは、長さ 1,500mm 以上、幅 800mm 以上、高さ 1,500mm 以上とすることが望ましい。 ・車椅子スペースは、車椅子が取り回しできる広さとすることが望ましい。
車椅子固定装置 の設置	・車椅子スペースには、車椅子固定装置(4 点式固定ベルト、ラチェット、クランプ、ひじ掛け止めのベルト等)及び車椅子用人ベルトを設置して、安全に配慮することが望ましい。
人ベルト	・車椅子使用者自身の安全を確保するため、安全ベルト（2 点式、又は 3 点式）を着用することが望ましい。
手すり	・車椅子使用者がバス乗車中に利用できる手すりを設置することが望ましい。
シートへの移乗	・長時間の乗車となる際には、車椅子からシートに移乗してもらうことが望ましい。 ・シートへ移乗しやすいスペースが確保され、座席はひじ掛けはね上げ式等であることが望ましい。
乗務員の接遇、 介助	・車椅子の固定、 解除開放 は、乗務員が行うことが望ましい。

⑤トイレ	
○：標準的な整備内容	
トイレの設置	・慢性的疾患のため利尿性のある薬を服用する者等もいるので、長時間の乗車となる場合の多い都市間バスにおいては、車内にトイレを設置する。
鍵	・容易に施錠できる形式とし、非常時に外から解錠できるようにする。
ドアの仕様	・ドアは、軽い力で操作できる仕様とする。 ・開き戸の場合は外開きとする（車椅子対応トイレの場合は、引き戸（「車椅子対応トイレ」の「ドアの仕様」の項目を参照）とする）。 ・ドア開閉ノブ等の高さは 800～850mm 程度とする。
手すり	・便器周囲の壁面に手すり（高さ 650～700mm 程度）を設置する。 ・手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は 30mm 程度とする。
床面の仕上げ	・床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
便器洗浄ボタン・紙巻器	・便器洗浄ボタンは手の届きやすい位置に設置し、操作しやすい方式（押しボタン式等）とする。 ・便器洗浄ボタン、紙巻器の形状・色・配置については JIS S0026 に合わせたものとする。
手洗器	・便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、障害者、高齢者等の扱いやすい形状とする（スペースがある場合は、便座の横に設置することが望ましい）。
呼出しボタン 緊急通報装置	・便房内の呼出しボタン操作部の形状・色・配置については JIS S0026 に合わせたものとする。
◇：望ましい整備内容	
車椅子対応 トイレ	・車椅子使用者が利用可能なトイレを設けることが望ましい。
呼出しボタン ・非常通報装置	・転倒時でも手の届く範囲にも設置することが望ましい。
トイレ内設備の 触知図案内図等	・トイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障害者に示すための触知案内図等が設けられていることが望ましい。 ・触知案内図により表示する場合には表示方法は JIS T0922 にあわせたものとし、点字により表示する場合は、表示方法は JIS T0921 に合わせるものが望ましい。
運行計画上の 配慮	・車椅子対応トイレを設置しない車両の運行に際しては、高速道路サービスエリア等の公衆トイレを利用できるような運行計画を立てることが望ましい。

⑥トランクルーム、車椅子収納スペース	
○：標準的な整備内容	
トランクルーム	・トランクルームは、車椅子が収納できるスペースを確保する。

	(車椅子の JIS 最大値は長さ 1,200mm、幅 700mm。折り畳んだ時の幅は 300mm×高さ 1,090mm)
◇：望ましい整備内容	
車内車椅子収納スペース	・車内の車椅子固定スペース付近に車椅子を折り畳んで収納できるスペースを設けることが望ましい。

⑦床面の仕上げ	
移動等円滑化基準	
(床面) 第 38 条 2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
床面の仕上げ	・床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。

⑧車内放送・車内表示	
移動等円滑化基準	
(運行情報提供設備等) 第 41 条 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
次停留所等の案内放送	・車内には、次停留所、乗換案内等の運行に関する情報を音声により提供するための放送装置を設ける。
文字による次停留所案内	・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。
○：標準的な整備内容	
次停留所等の案内放送	・車内放送により次停留所、乗り換え案内などを優先的に行い、その際には聞き取りやすい音量、音質、速さで行う。 ・降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声が行われるようにする。 ・次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行う。
文字による次停留所案内	・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。
◇：望ましい整備内容	
文字による次停留所案内	・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。
経路、行き先等表	・経路、停留所名、行き先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。

示装置	
緊急時の 情報提供	・聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できることに配慮し、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。

⑨コミュニケーション設備	
移動等円滑化基準	
(意思疎通を図るための設備)	
第42条 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
聴覚障害者用コミュニケーション設備	・バス車両内には、筆談用具など聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を準備し、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。
○：標準的な整備内容	
聴覚障害者用コミュニケーション設備	・筆談用具 <u>など</u> 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。
<u>コミュニケーションボード</u>	・ <u>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・外国人等に配慮し、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支援ボードを準備する。</u>
◇：望ましい整備内容	
<u>コミュニケーションボード</u>	・ <u>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・外国人等に配慮し、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。</u>

※1 「筆談用具がある旨の表示例」、「JIS T0103「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則」に収載されている絵記号の例」、「コミュニケーションボードの例」は、都市内路線バスのコミュニケーション設備の項（109～112 ページ）を参照。

※2 知的障害者・発達障害者・精神障害者、また日本語のわからない外国人など、利用者の中には文字や話し言葉での意思疎通が難しい人が含まれる。また、利用者のその時の体調等にも影響され、うまく発話できないなどの状況も考えられることから、コミュニケーション手段を複数用意しておくことは有効である。

第3章 タクシー

タクシーについては、平成12年に制定した交通バリアフリー法においては対象とされていなかったが、平成18年に制定したバリアフリー法においては、福祉タクシー車両が新たに適合義務の対象として含まれ、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年度末の整備目標を18,000台としたが、同年度末の実績は12,256台に留まっている。平成22年度末に改定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」においては、平成32年度末までの整備目標値が新たに28,000台まで引き上げられた。

平成19年に改正されたバリアフリー整備ガイドラインにおいて、多様な利用者の利便性向上のため、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の普及が望まれると記したところ、「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の検討会」における議論に基づき、UDタクシー車両や乗合タクシー車両が実車として登場することになった。

UDタクシーについては、上記検討会において標準仕様とともにガイドラインを定めたところであり、本整備ガイドラインでは、福祉タクシーの部分も含め整合性をとるような記述としてある。UDタクシーについては、平成23年度より「標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度」が導入され、UDタクシーを表すマークも制定されたが、一般に販売されているのは現状1車型のみである。今後UDタクシーの市場投入を加速させ、さらなる普及を図るためには、ガイドラインや認定制度の細部について必要に応じ修正を行うなどの取り組みも必要となるものと考えられる。

乗合タクシー車両については、いわゆるジャンボタクシー車両の基本的な標準仕様を新たに記載している。

1. 車椅子等対応

(31)ユニバーサルデザインタクシー

①乗降口	
○：標準的な整備内容	
乗降口の広さ	・乗降口のうち1カ所は、スロープ板その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備える。 ・車椅子のまま乗車できる乗降口を1以上設け、その有効幅は700mm以上、高さは1,300mm以上とする。
車椅子対応の室内高	・車椅子のまま乗車できる車両の室内高は、1,350mm以上とする。
乗降口地上高	・停車時の乗降口地上高は、350mm以下とする。ただし、350mmを超える地上高の場合であって、備付けまたは別体の補助ステップ等を備えるときは、この限りでない。なお、補助ステップ等を設置する場合は、高齢者、松葉杖使用者等の乗降補助のために、1段の高さが260mm以下、奥行150mm以上となるような補助ステップ等を設置すること。また、補助ステップ等は2段以内に限る。
スロープの勾配 （詳細は②スロープを参照）	・横から乗車：スロープ板を設置する場合、スロープ板の勾配は、14度（約1/4）以下とする。 ・後部から乗車：同上。

乗降口の端部	・乗降口の端部（補助ステップ、手すりを含む）は、その周囲の部分や路面との輝度コントラスト*が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	・乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明灯	・夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
◇：望ましい整備内容	
乗降口の広さ	・有効幅は 800mm 以上、高さは 1,350mm 以上が望ましい。
車椅子対応の室内高	・車椅子のまま乗車できる車両の室内高は 1,400mm 以上が望ましい。
乗降口地上高	・停車時の乗降口地上高は、300mm 以下が望ましい。 ・備付けまたは別体の補助ステップ等を設置する場合は、1 段の高さが 200mm 以下、奥行 200mm 以上となるように設置することが望ましい。
スロープ板の勾配（詳細は②スロープ板を参照）	・横から乗車：スロープ板の勾配は、10 度（約 1/6）以下が望ましい。 ・後部から乗車：同上。
車椅子後退防止機能	・車椅子固定スペースに傾斜がある場合は、車椅子乗車時に後退を防止する機構が設けられていることが望ましい。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

②スロープ板	
移動等円滑化基準	
（福祉タクシー車両） 第 4 5 条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
スロープ板の設置	・乗降口のうち 1 カ所は、スロープ板その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備える。
○：標準的な整備内容	
スロープ板の勾配	・横から乗車：スロープ板の勾配は、14 度（約 1/4）以下とする。 ・後部から乗車：同上。

スロープ板の幅	・スロープ板の幅は 700mm 以上とする。 ・車椅子のスロープ板からの脱輪防止のためエッジのある構造とする。エッジの高さは車椅子のハンドルリムと干渉しないように留意する。
スロープ板表面の材質	・スロープ板の表面は滑りにくい素材とする。
スロープ板の耐荷重	・スロープ板の耐荷重は、電動車椅子本体（80～100kg 程度）、車椅子使用者本人の重量を勘案し 200kg 以上とする。
スロープ板の設置方法	・スロープ板は乗降口から脱落しない構造とする。 ・スロープ板と床面に段差ができないような構造とする。
スロープ板の格納方法	・スロープ板は使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備える。
◇：望ましい整備内容	
スロープ板の勾配	・横から乗車：スロープ板の勾配は、10 度（約 1/6）以下が望ましい。
スロープ板の幅	・スロープ板の幅は 800mm 以上が望ましい。
スロープ板の耐荷重	・スロープ板の耐荷重は、300kg 以上が望ましい。

③乗降用手すり	
○：標準的な整備内容	
手すりの設置	・高齢者、障害者等の乗降の円滑化、姿勢保持、立ち座り、安全確保のために、乗降口には手すり等を設置する。
手すりの色	・夜間や薄暗い時、又は高齢者、ロービジョン者の安全のために、手すりは容易に識別できる配色とする。 ・手すりの色は朱色又は黄赤とする。 ・手すりとその周囲の部分との色の明度差をつける。
手すりの形状	・高齢者、障害者等が握りやすい形状とする。
手すりの材質	・高齢者、障害者等が握りやすいように、手すりの表面はすべりにくい材質や仕上げとする。

④床の材質、形状	
○：標準的な整備内容	
床の材質	・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	・車椅子使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面の傾斜を 10 度（約 1/6）以下とする。
◇：望ましい整備内容	
床の形状	・固定スペースの床面は水平とすることが望ましい。

⑤車椅子スペース	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペース の設置	・車椅子のスペースを1つ以上設ける。
○：標準的な整備内容	
車椅子スペース の設置	・次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。
位置	・車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。
広さ	・車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上とする。
車椅子使用者 の視界の確保	・車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。
車椅子の方向転 換に必要な スペース	・側方から乗車する場合、車内には車椅子使用者等が介助により転回できるスペースを確保する。ただし、回転盤を使用する場合はこの限りではない。
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペース の設置	・次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを設けることが望ましい。
広さ	・車椅子を固定するスペースの高さは、1,400mm以上とする。
手すりの設置	・車椅子使用者が乗車中に利用できる手すりなどを設置することが望ましい。
介助者用の座席 の設置	・車椅子使用者乗車時に、車椅子スペースの横に介助者（付添人）用の座席を設置することが望ましい。

注1：構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。

⑥室内座席	
○：標準的な整備内容	
乗車可能な人数	・4名以上の乗客が乗車できることとする。車椅子使用者乗車時には、車椅子使用者以外の乗客1名以上が乗車できることとする。
◇：望ましい整備内容	
乗車可能な人数	・車椅子使用者乗車時には、車椅子使用者以外の乗客2名以上が乗車できるこ

	とが望ましい。
--	---------

⑦車椅子固定方法	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子固定装置	・車椅子を固定することができる設備を備える。
○：標準的な整備内容	
車椅子固定装置	・固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。
シートベルト	・車椅子使用者の安全を確保するために、3点式シートベルトを設置する。

⑧車椅子、補装具収納場所	
○：標準的な整備内容	
車椅子収納スペース	・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。 ・収納スペースは、長さ 1,050mm 以上×幅 350mm 以上×高さ 900mm 以上とする（標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。）。
補装具収納スペース	・車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。

⑨ユニバーサルデザインタクシーマークの表示	
○：標準的な整備内容	
ユニバーサルデザインタクシーマークの表示による乗車案内	・窓ガラス部分以外の車体の前面、左側面及び後面に、ユニバーサルデザインタクシーマークを表示し、車椅子による乗車が可能であることを明示する。乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外に明示する。ただし、福祉限定のタクシーでは、ユニバーサルデザインタクシーと同一の車両であっても車椅子マークを表示する。

⑩その他の設備、表示	
○：標準的な整備内容	
コミュニケーション	・聴覚・言語障害者とのコミュニケーション円滑化のために、筆談用具を備え

ヨン設備	る。(※詳細は⑧コミュニケーション設備の項を参照のこと。) <u>・聴覚・言語障害者とのコミュニケーション円滑化のために、筆談対応できるようにし、その旨を表示する。</u>
------	---

(12)大型電動車椅子・ストレッチャー(寝台)等対応(バンタイプ/リフト車)

①乗降口	
○：標準的な整備内容	
乗降口の広さ	・後部乗降口には、車椅子使用者・ストレッチャー（寝台）等使用者の乗降を円滑にする乗降用リフト設備等を備える。 ・車椅子のまま及びストレッチャー（寝台）のままで乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は800mm以上、高さは1,400mm以上とする。
車椅子対応の室内高	・室内高は、1,500mm以上とする。
乗降口の端部	・乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	・乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明灯	・夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
◇：望ましい整備内容	
乗降口の広さ	・乗降口の幅は900mm以上、高さは1,500mm以上が望ましい。
乗降口の高さ	・停車時の乗降口地上高は、300mm以下とすることが望ましい。 ・ただし、高齢者、松葉杖使用者等の乗降補助のために、1段の高さを200mm未満とするために補助ステップ等を設置する場合はこの限りではない。

②リフト	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両) 第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
リフトの設置	・乗降口には、ストレッチャー（寝台）・担架・車椅子使用者の乗降を円滑にするスロープ板、リフト設備等その他の車椅子使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備を備える。

○：標準的な整備内容	
リフト面の広さ	・リフトは、使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さが全長 1,200mm 以上、全幅 750mm 以上とし、ストレッチャー（寝台）（寝台面の全長 1,900mm 程度）が利用できる大きさとする。
リフト面の材質	・リフト面（プラットフォーム）は滑りにくい素材とする。
リフトの耐荷重	・リフトの耐荷重は、電動車椅子本体（80～100kg 程度）、車椅子使用者本人、介助者の重量を勘案し 300kg 以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は 200kg 以上とする。
リフトの格納場所	・リフトは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備える。
リフト作動時の安全	・リフトの左右両側に、リフト昇降中に車椅子使用者がつかまれるように手すりを設置するとともに、転落防止板（後退防止用ストッパ）を設置する。リフトの誤作動防止のため、安全装置（サイドブレーキを引いていないとリフトが動かない等）を必ず取り付ける。
◇：望ましい整備内容	
リフト面の広さ	・全幅 800mm 以上が望ましい。

③床の材質、形状	
○：標準的な整備内容	
床の材質	・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	・ストレッチャー（寝台）等が適正に定置でき、車椅子使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面は水平にする。

④ストレッチャー、車椅子スペース	
移動等円滑化基準	
（福祉タクシー車両） 第 4 5 条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
ストレッチャー等または車椅子のスペースの設置	・ストレッチャー（寝台）、担架スペース又は車椅子スペースを 1 以上設ける。
○：標準的な整備内容	
ストレッチャー	・ストレッチャー（寝台）等のスペースを設ける場合は、次に掲げる規格に適

等スペースの設置	合するものを1以上設置する。
広さ	・ストレッチャー（寝台）等のスペースは、長さ2,000mm以上、幅750mm以上とする。（ストレッチャーの全長1,800～1,900mm程度、全幅500～650mm程度に一定の余裕幅を考慮）
車椅子スペースの設置	・車椅子スペースを設ける場合は、次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。ただし、ストレッチャー専用車両の場合はこの限りではない。
位置	・車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。
広さ	・車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,500mm以上とする。（注1）
車椅子使用者の視界の確保	・車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの設置	・車椅子スペースを2以上設置することが望ましい。 ・車椅子使用者とストレッチャー等使用者がそれぞれ1以上同時に乗車できることが望ましい。

注1：障害の状況によっては、JIS 最大値（1,200mm×700mm）を超える車椅子を使用している場合もあり、また体位によっては後部からつま先まで一定の長さを必要とする場合もあることから、可能な限り車椅子スペースを大きく確保することが望ましい。

⑤ストレッチャー等固定方法	
移動等円滑化基準	
（福祉タクシー車両） 第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
ストレッチャー固定装置	・ストレッチャー（寝台）や担架を固定することができる設備を備える。
○：標準的な整備内容	
ストレッチャー固定装置	・固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。

⑥車椅子固定方法	
移動等円滑化基準	

(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子固定装置	・車椅子を固定することができる設備を備える。
○：標準的な整備内容	
車椅子固定装置	・固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。
車椅子側の安全性、固定装置取り付け	・車椅子側にフック等の固定場所を明示する。
ヘッドレスト（頭部後傾抑止装置）	・車椅子使用者向けのヘッドレストを用意する（注1）。 前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする（注2）。
シートベルト	・車椅子使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置する。 ・前向き固定：3点式とする。後ろ向き固定：3点又は2点式とする。
◇：望ましい整備内容	
車椅子側の安全性、固定装置取り付け	・車椅子側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発することが望ましい。

注1：ヘッドレストは、車椅子、車両側のいずれかに用意されていること。

注2：車椅子使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頸の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。

⑦車椅子、補装具収納場所	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
二 車椅子又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
ストレッチャー等収納スペース	・車椅子等対応車には、車椅子やストレッチャー（寝台）、担架を備えておくスペースを一以上確保する。
○：標準的な整備内容	

車椅子収納 スペース	・ 車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。 ・ 収納スペースは、長さ 1,050mm 以上×幅 350mm 以上×高さ 900mm 以上とする（注1）。
補装具収納 スペース	・ 車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。

注1：標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。

⑧車椅子マーク表示	
○：標準的な整備内容	
車椅子マークの 表示による乗車 案内	・ 車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。 ・ 乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外等に明示する。

(~~2~~3) 車椅子対応 (ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車)

①乗降口	
○：標準的な整備内容	
乗降口の広さ	- 乗降口のうち1カ所は、スロープ板、リフトその他の車椅子使用者等の乗降を円滑にする設備を備える。 - 車椅子のまま乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は750mm以上、高さは1,300mm以上とする^(注1)。
車椅子対応の室内高	車椅子のまま乗車できる車両の室内高は、1,350mm以上とする^(注1)。
乗降口の高さ	高齢者、障害者等の円滑な乗降、車椅子使用者が車椅子のまま乗車する際のスロープの勾配を緩やかにするため、停車時の乗降口地上高はできる限り低くする(停車時の乗降口地上高を低くするため、ニーリング機構を設けても良い)。
スロープ板の勾配(詳細は②スロープ板を参照)	- 横から乗車：スロープ板を設置する場合、スロープ板の勾配は、14度(約1/4)以下とする。 - 後部から乗車：同上
乗降口の端部	乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明灯	夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
◇：望ましい整備内容	
車椅子を使用したまま乗車できる乗降口の広さ	幅は800mm以上、高さは1,350mm以上が望ましい。
乗降口の高さ	高齢者、障害者等の乗降を円滑にするために、停車時の乗降口地上高は、200mm以下とすることが望ましい。
スロープ板の勾配(詳細は②スロープ板を参照)	- 横から乗車：スロープ板の勾配は、電動車椅子の登坂性能等を考慮し10度(約1/6)以下が望ましい。 - 後部から乗車：同上。

注1：構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。

②スロープ板
移動等円滑化基準
(福祉タクシー車両)
第45条 車いす等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適

合するものでなければならない。	
一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
スロープ板の設置	・スロープ板その他の車椅子使用者等の乗降を円滑にする設備を備える。
○：標準的な整備内容	
スロープ板の勾配	・横から乗車：スロープの勾配は、14度（約1/4）以下とする。 ・後部から乗車：同上。
スロープ板の幅	・スロープ板の幅は720mm以上とする（ただし、車両取付部（750mm以上）はこの限りではない。） ^{（注1）} 。 ・車椅子のスロープ板からの脱輪防止のためエッジのある構造とする。エッジの高さは車椅子のハンドルリムと干渉しないように留意する。
スロープ板表面の材質	・スロープ板の表面は滑りにくい素材とする。
スロープ板の耐荷重	・スロープ板の耐荷重は、電動車椅子本体（80～100kg程度）、車椅子使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は200kg以上とする。
スロープ板の設置方法	・スロープ板は乗降口から脱落しない構造とする。 ・スロープ板と床面に段差ができないような構造とする。
スロープ板の格納方法	・スロープ板は使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備える。
◇：望ましい整備内容	
スロープ板の勾配	・横から乗車：スロープ板の勾配は、電動車椅子の登坂性能、介助者による手動車椅子の介助を考慮すると10度（約1/6）以下が望ましい。 ・後部から乗車：同上。
スロープ板の幅	・スロープ板の幅は800mm以上が望ましい。

注1：構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。

③リフト
移動等円滑化基準
（福祉タクシー車両） 第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又

はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。 二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。 三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
リフトの設置	・乗降口のうち 1 カ所は、リフトその他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備える。
○：標準的な整備内容	
リフト面の広さ	・使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さは全長 1,000mm 以上、全幅 720mm 以上とする（ただし、車椅子スペースの全長は 1,300mm とする。） ^{（注1）} 。
リフト面の材質	・リフト面（プラットフォーム）は滑りにくい素材とする。
リフトの耐荷重	・リフトの耐荷重は、電動車椅子本体（80～100kg 程度）、車椅子使用者本人、介助者の重量を勘案し 300kg 以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は 200kg 以上とする。
リフトの格納場所	・リフトは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備える。
リフト作動時の安全	・リフトの左右両側に、リフト昇降中に車椅子使用者がつかまっていられるように手すりを設置するとともに、転落防止板（後退防止用ストッパー）を設置する。リフトの誤作動防止のため、安全装置（サイドブレーキを引いていないとリフトが動かない等）を必ず取り付ける。
◇：望ましい整備内容	
リフト面の広さ	・全長 1,200mm 以上、全幅 800mm 以上が望ましい。

注 1：構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づけることが望ましい。

④床の材質、形状	
○：標準的な整備内容	
床の材質	・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	・車椅子使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、車椅子スペースの床面は水平にする。

⑤車椅子スペース	
移動等円滑化基準	
（福祉タクシー車両） 第 45 条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	

二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペース の設置	・車椅子スペースを1以上設ける。
○：標準的な整備内容	
車椅子スペース の設置	・次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。
位置	・車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。
広さ	・車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上とする ^(注1) 。
車椅子使用者 の視界の確保	・車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。
車椅子の方向転 換に必要なス ペース	・側方からの乗車の場合、車内には車椅子使用者が介助により転回できるスペースを確保する。ただし、回転盤を使用する場合や、軽自動車はこの限りでない。

注1：構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。

⑥車椅子固定方法	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
三 車いす又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子固定装置	・車椅子を固定することができる設備を備える。
○：標準的な整備内容	
車椅子固定装置	・固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。 ・車椅子使用者が走行中も車椅子に着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車両内の固定装置は20Gの衝撃に耐えられる強度とする。
車椅子側の安全 性、固定装置取り 付け	・車椅子使用者が走行中も車椅子に着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車椅子が20Gの衝撃に耐えられる強度とする。 ・車椅子側にフック等の固定場所を明示する。
ヘッドレスト（頭 部後傾抑止装置）	・車椅子使用者向けのヘッドレストを用意する ^(注1) 。 前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする ^(注2) 。

シートベルト	・車椅子使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置する。 ・前向き固定：3点式とする。後向き固定：3点又は2点式とする。
◇：望ましい整備内容	
車椅子側の安全性、固定装置取り付け	・車椅子側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発することが望ましい。

注1：ヘッドレストは、車椅子、車両側のいずれかに用意されていること。

注2：車椅子使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頸の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。

⑦車椅子、補装具収納場所	
○：標準的な整備内容	
車椅子収納スペース	・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。 ・収納スペースは、長さ 1,050mm 以上×幅 350mm 以上×高さ 900mm 以上とする（注1）。
補装具収納スペース	・車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置する。

注1：標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。

⑧車椅子マークの表示	
○：標準的な整備内容	
車椅子マークの表示による乗車案内	・車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。 ・車外に車椅子マークステッカーを貼り、車椅子による乗車が可能であることを明示する。 ・乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外等に明示する。

（4）乗合タクシー

①シートレイアウト	
○：標準的な整備内容	
シートレイアウト	・最大 10 人（乗務員を含む）が同時に乗車できることとする。 ・高齢者や障害者等が立ち座りがしやすいように、車内（運転席除く）に横向き座席を設置する。なお車椅子乗降時には後側の一部を跳ね上げとすること。また、横向きシートでは、立ち座りしやすいよう 2 席ごとに縦手すりを 1 本配置する。 ・郊外において長距離輸送する路線等で用いる場合には、乗車性に鑑み、シートを前向きに配置してもよい。

◇：望ましい整備内容	
シート レイアウト	・乗降ドア直後の座席について、立ち座りしやすいよう縦手すりを1本配置することが望ましい。

②乗降口	
移動等円滑化基準	
(乗降口) 第37条 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ものでなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
乗降ステップ	・乗降口の踏み段（ステップ）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（輝度コントラスト*）が大きいことにより踏み段（ステップ）を容易に識別できるものとする。
○：標準的な整備内容	
乗降ステップ	・踏み段（ステップ）の奥行きは200mm以上とする。 ・補助ステップと通常ステップの2段を設け、ステップ高さの差を300mm以内とする。
◇：望ましい整備内容	
乗降ステップ	・踏み段（ステップ）の奥行きは300mm以上とすることが望ましい。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

③乗降口の手すり	
○：標準的な整備内容	
乗降口の手すり	・乗降口の左右に高齢者、障害者等が両手でつかめる間隔で手すりを設ける。また、横向きシートでは、立ち座りしやすいよう2席ごとに縦手すりを1本配置する。

④リフト	
○：標準的な整備内容	
リフト	・乗降口のうち1カ所は、リフト等の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。 ・リフトは、使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さが、全長1200mm以上、全幅750mm以上とする。 ・乗降時に車椅子の落下を防止する装置の設置または同等の対応をする。 ・リフトの誤作動を防止するための安全装置（サイドブレーキを引いていない

	とリフトが作動しない、リフトの昇降時に障害物検知により自動停止など)を設置する。
◇：望ましい整備内容	
リフト	・車内に車椅子固定場所前方に横の手すりを設置することが望ましい。 ・使用できるリフト面の全幅は 800mm 以上が望ましい。

⑤室内高さ	
○：標準的な整備内容	
室内高さ	・容易に移動できるように 1500mm 以上とする。

⑥運賃箱	
◇：望ましい整備内容	
運賃箱	・運賃箱を設置できるようなスペースを確保することが望ましい。

⑦室内色彩	
○：標準的な整備内容	
室内色彩	・手すり、注意箇所等は高齢者、障害者等にも分かりやすい配色とする。

⑧コミュニケーション設備	
移動等円滑化基準	
(意思疎通を図るための設備) 第42条 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
コミュニケーション設備	・聴覚・言語障害者とのコミュニケーションの円滑化のために、筆談用具を備える。

⑨車椅子スペース	
○：標準的な整備内容	
車椅子スペースの設置	・車椅子のスペースを一つ以上設ける。
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの設置	・車椅子のスペースを二つ以上設けることが望ましい。

⑩車椅子収納場所	
◇：望ましい整備内容	
車椅子収納スペース	・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保することが望ましい。

⑪自動ドア	
◇：望ましい整備内容	
自動ドア	・乗客の安全性確保のため、自動ドアの作動中にドアノブにふれると自動ドアが閉まる機能が解除されることが望ましい。

⑫降車ボタン等	
◇：望ましい整備内容	
降車ボタン等	・降車合図用ブザーを備え、床面 1200mm の高さで旅客の手近な位置に備えることが望ましい。 ・車椅子使用者の降車合図用のブザーを車椅子使用者が利用できる位置に備えること。なお、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

⑬車内表示	
◇：望ましい整備内容	
文字による次停留所案内	・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を表示する装置を車内の見やすい位置に設置することが望ましい。

⑭車外表示	
◇：望ましい整備内容	
車外表示	・昼間夜間とも視認可能な行き先表示用車外表示装置を車両前面に設置することが望ましい。

⑮車内放送	
◇：望ましい整備内容	
次停留所等の案内放送	・視覚障害者等に配慮し、次停留所等の情報を音声で得られるようにすることが望ましい。 ・降車ボタンに反応し、停車することが分かるように音声が行くようにすることが望ましい。

⑯乗合タクシーマークの表示	
◇：望ましい整備内容	
乗合タクシーマークの表示による乗車案内	・①シートレイアウト、②乗降口、③乗降口の手すり、④リフト、⑤室内高さ、⑦室内色彩、⑧コミュニケーション設備、⑨車椅子スペースにおいて、◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容及び○：標準的な整備内容に適合する乗合タクシー車両については、以下のマークを外部より見やすいように表示することが望ましい。 

(5) 肢体不自由者・高齢者等対応（セダントype／回転シート車）

①乗降口（セダン）	
○：標準的な整備内容	
乗降口の広さ	・高齢者、障害者等の乗降の円滑化を図るため、乗降口を可能な限り広くする。 ・乗降補助用ルーフハッチを設置しても良い。
乗降口下の段差	・後部ドア開口部下部の、床面との段差を少なくする。
乗降口の端部	・乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	・乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明材	・夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
回転シート	・肢体不自由者の車椅子からの移乗、高齢者等の乗車がしやすいように、シートが回転して車外に出る装置を設置する。
◇：望ましい整備内容	
回転シート	・高齢者、障害者等の利用に配慮し、余裕を持ったレッグスペースを確保することが望ましい。

②車椅子、補装具収納場所	
移動等円滑化基準	
（福祉タクシー車両） 第45条 2 回転シート車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 折り畳んだ車いすを備えておくスペースが一以上設けられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子収納スペース	・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを一以上確保する。
○：標準的な整備内容	
車椅子収納スペース	・車椅子を収納するスペースは、折りたたんだ車椅子（標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 1,050mm×幅 350mm×高さ 900mm）が収納できるスペースを確保する。ただし、構造上の理由により十分なスペースを確保できない場合には、折りたたんだ車椅子をトランクに収納した際にトランクの蓋を固定できる用具を設ける。
補装具収納スペース	・車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを確保する。

③車椅子表示	
○：標準的な整備内容	
車椅子マークの表示による乗車案内	・車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。 ・乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外に明示する。

(6) その他のタクシー車両における車椅子等対応（セダンタイプ）

①車椅子、補装具収納場所	
○：標準的な整備内容	
車椅子収納スペース	・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。 ・折りたたんだ車椅子を収納できるスペースが十分に確保できない場合は、折りたたんだ車椅子をトランクに収納した際にトランクの蓋を固定できる用具を設ける。
◇：望ましい整備内容	
車椅子収納スペース	・雨天時に車椅子が濡れないよう配慮することが望ましい。 ・車椅子を収納するスペースは、折りたたんだ車椅子（標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 1,050mm×幅 350mm×高さ 900mm）が収納できるスペースを確保することが望ましい。
補装具収納スペース	・車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置することが望ましい。

2. 視覚障害者への対応

①点字表示・音声案内等	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両) 第45条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 四 事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。 2 回転シート車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条 に規定する設備を備えたものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
運賃の点字表示等	・視覚障害者に配慮し、運賃及び料金その他の情報を点字案内や音案内を行う。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。
車両番号の表示等	・視覚障害者に配慮し、事業者名、車両番号を知らせるため、これらの情報の点字案内や音案内を行う。 注：乗車した車両番号は、忘れ物の問い合わせ等の際に活用できる。
○：標準的な整備内容	
タクシーメーター表示	・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した大きな表示とする。（※「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
空車表示	・タクシーの空車ランプ表示は、夜間でも視認可能なものとする。 ・LED表示器の場合は直射日光のもとでも視認可能なものとする。 ・ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した大きな表示とする。（※巻末「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
運賃の音声案内	・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。

*：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

3. 聴覚障害者への対応

①その他の設備、表示	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両) 第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 五 聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。 2 回転シート車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条 に規定する設備を備えたものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 三 聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
聴覚障害者コミュニケーション設備	・聴覚障害者とのコミュニケーション円滑化のために、筆談用具など文字により意思疎通を図るための設備を備える。
◇：望ましい整備内容	
聴覚障害者コミュニケーション設備	・使用頻度の高い手話は習得することが望ましい。例：「ありがとうございます」「お待ち下さい」等。

4. 知的障害者、発達障害者、精神障害者等への対応

①その他の設備、表示	
◇：望ましい整備内容 ○：標準的な整備内容	
コミュニケーション支援ボード	・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 で規定されている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。 <u>・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・外国人等に配慮し、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支援ボードを準備する。</u>

※「筆談用具がある旨の表示例」、「JIS T0103 「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則」に収載されている絵記号の例」、「コミュニケーションボードの例」は、都市内路線バスコミュニケーション設備の項（[●～●](#)ページ）を参照。

5. 高齢者・障害者等その他配慮事項

①座席	
○：標準的な整備内容	
座席の仕様	・床面からの高さ、奥行き、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。

②車内の手すり	
○：標準的な整備内容	
手すりの設置	・高齢者、障害者等の走行中の安全確保のために、車内に手すりを設置する。
手すりの色	・夜間や薄暗い時、又は高齢者、ロービジョン者の安全のために、手すりは容易に識別できる配色であること。 ・手すりの色は朱色又は黄赤とする。手すりとその周囲の部分との色の明度差をつける。
手すりの形状	・高齢者、障害者等が握りやすい形状とする。 ・手すりの径は20～30mm程度とする。
手すりの材質	・高齢者、障害者等が握りやすいように、手すりの表面はすべりにくい材質や仕上げとする。

③運賃案内	
○：標準的な整備内容	
タクシーメーターの位置	・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。 ・肢体及び体幹機能障害者の利用者の着座位置からも特段の動作を要することなく視認できる位置にも料金表示を設置する。

第4章 航空機

①可動式ひじ掛け	
移動等円滑化基準	
(可動式のひじ掛け) 第64条 客席数が三十以上の航空機には、通路に面する客席（構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除く。）の半数以上について、通路側に可動式のひじ掛けを設けなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
可動式ひじ掛け	・客席数が30以上の航空機には、通路に面する客席の半数以上について、通路側に可動式のひじ掛けを設ける。（構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものはこの限りではない。）
◇：望ましい整備内容○：標準的な整備内容	
可動式ひじ掛け	・構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除き、通路に面する全ての客席について、可動式のひじ掛けを設けることが望ましい。 ・構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除き、必要に応じ、 <u>通路に面する全ての客席について、可動式のひじ掛けを設ける。ただし、上級クラスの座席において、周辺に十分な移乗スペースがある場合はこの限りではない。</u>

②機内用車椅子	
移動等円滑化基準	
(通路) 第63条 客席数が六十以上の航空機の通路は、第六十五条の規定により備え付けられる車いすを使用する者が円滑に通行することができる構造でなければならない。 (車いすの備付け) 第65条 客席数が六十以上の航空機には、当該航空機内において利用できる車いすを備えなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
機内用車椅子の設置	・客席数が60以上の航空機には、当該航空機内において利用できる車椅子を備える。

③運航情報提供設備	
移動等円滑化基準	
(運航情報提供設備) 第66条 客席数が三十以上の航空機には、当該航空機の運航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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
運航情報提供設備	・客席数が30以上の航空機には、当該航空機の運航に関する情報を離着陸時、

備の設置	緊急時等に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機内放送設備を備える。
------	--

④トイレ	
移動等円滑化基準	
(便所) 第67条 通路が二以上の航空機には、車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有する便所を一つ以上設けなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子対応トイレの設置	・通路が2以上の航空機には、車椅子対応トイレを1以上設ける。
○：標準的な整備内容	
ドアの幅	・ドア幅は、航空機に設置している車椅子の通行を考慮したものとする。
トイレ内部の仕様	・車椅子対応トイレは、航空機に設置している車椅子のまま出入りすることができ、車椅子から便座（腰掛け式＝洋式）への移動を考慮する。 ・車椅子から便座への移動が可能なスペースを確保する。
非常通報装置	・手の届く範囲に設置する。
◇：望ましい整備内容	
車椅子使用者が利用可能なトイレの設置	・通路が1、かつ客席数60以上の航空機には、車椅子使用者が利用可能なトイレを設けることが望ましい。
ドアの幅	・ドア幅は、航空機に設置している車椅子の通行を考慮したものとする。
トイレ内部の仕様	・車椅子使用者が利用可能なトイレは、車椅子使用者が（独力又は介助者の介助により）車椅子から便座（腰掛け式＝洋式）へ移動できるよう考慮する。
非常通報装置	・手の届く範囲に設置する。

※平成30年2月7日時点

3. パブリックコメントの実施

平成 29 年度は、平成 28 年度に引き続き「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等検討委員会」を開催し、移動等円滑化基準等の改正内容についての検討を行い、一定の結論を得ることができた。改正内容については、広く国民からの意見を求めるため以下の要領でパブリックコメントを実施した。

（1）パブリックコメントの実施期間及び実施方法（移動等円滑化基準）

実 施 期 間 ） 平成 30 年 2 月 2 日（金）～平成 30 年 3 月 3 日（土）

告 知 方 法 ） 電子政府総合窓口（E－G O V）に掲載

意見提出方法）電子メール、F A X、郵送

（2）パブリックコメントの実施期間及び実施方法（バリアフリー整備ガイドライン）

実 施 期 間 ） 平成 30 年 2 月 9 日（金）～平成 30 年 3 月 10 日（土）

告 知 方 法 ） 電子政府総合窓口（E－G O V）に掲載

意見提出方法）電子メール、F A X、郵送

4. 移動等円滑化基準・ガイドラインの今後検討すべき主な課題

平成 28 年度及び 29 年度に、「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等検討委員会」を設置し、学識経験者、高齢者、障害者等関係団体、事業者団体等の参画を得て、移動等円滑化基準の改正内容、バリアフリー整備ガイドラインの改訂についての検討を行った。また、平成 29 年度は、「バリアフリー整備ガイドライン改定検討委員会（旅客施設編・車両等編）」を設置し、ガイドラインの改訂内容の具体的検討を行い、それぞれパブリックコメントの実施も経て改正・改訂内容が取りまとめられた。検討委員会では、「地方におけるバリアフリー化」、「誘導案内設備の表示方法」、「ホームと車両の段差・隙間の解消」、「車両の車椅子スペース」、「リフト付きバス」等に関する意見も多く出されたところであるが、技術的な観点等を含めて更なる検討が必要なものもあり、今回の改正・改訂では反映することができなかった。これらについて下表にまとめるが、課題解決に向け引き続き検討が行われることが望まれる。

表：今後検討すべき「旅客施設」に関する主な課題

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. 1 日の利用者数 3 千人未満の駅のバリアフリー化について2. 誘導案内設備の表示方法等について<ol style="list-style-type: none">①サインを表示する際のより適切な書体について②サインの大きさとロービジョン者が接近して確認できる位置の関係③床サインの用途と表示方法④駅等におけるバリアフリールート of の適切な表示方法⑤駅等の出入口におけるバリアフリールートへの誘導経路の表示⑥他事業者・他交通モード間のバリアフリールートの一体的な表示方法⑦視覚障害者のエスカレーターへの誘導⑧プラットホームにおける歩行空間の確保と誘導ブロックの敷設方法の考え方（プラットホーム中央に誘導ブロックを敷設すること等について）⑨触知案内図のあり方の検討（出入口、改札口近くの触知案内図は視覚障害者にとって有益性が低いという指摘について）3. 情報バリアフリーについて<ol style="list-style-type: none">①Web やアプリを作成する際のアクセシビリティへの配慮（分かりやすさの確保（不要な広告の不掲載、用語の統一、インターフェース、音声読み上げ対応等））②旅客施設並びに鉄道やバス車両内にヒアリンググループ（磁気グループ）を導入することについて③ヒアリンググループが利用できるエリアを示す統一的な案内用図記号4. トイレ機能の分散について<ol style="list-style-type: none">①各便房の機能を分かりやすく表示するための案内用図記号5. 拡幅改札口を 2 カ所設置（入場と出場を別にする）することについて |
|---|

表：今後検討すべき「車両等」に関する主な課題

【鉄軌道】

1. プラットホームと車両の段差・隙間の解消について
2. 2台目以降の車椅子スペースの長さについて（都市間鉄道）
3. グリーン席にも車椅子スペースを設けることについて（現在は望ましい整備内容）（都市間鉄道）
4. 座席の肘掛けを可動式にすることを標準的な整備内容とすることについて（都市間鉄道）

【バス】

1. 都市内路線バスの運賃箱・カードリーダーの設置位置の検討について（都市内路線バス）
2. リフト付きバスの導入の推進について（都市間路線バス）

【航空機】

1. 通路が1かつ旅客定員100名以上の航空機の車椅子対応トイレの設置について

＜参考資料＞

委員会議事概要

第４回「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等検討委員会」

第４回「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等検討委員会」議事概要

○日時：平成 29 年 5 月 25 日（木）16:30～18:20

○場所：国土交通省 10F 共用大会議室 A

※「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「ガイドライン」と表現

●は委員の発言内容、→は事務局の発言内容

【議事概要】

◆＜資料 2 の説明について＞

●資料 2 別紙 1「1. 障害者権利条約締結等状況の推移を踏まえたバリアフリー施策推進の基本的な考え方」で、法及び同法に基づく施策への反映のあり方をどう考えるかという点で、法改正もありうるという理解でいいか。

→前提はとくに置いていないので、あらゆる可能性を視野において検討している。

●資料 2 別紙 1「4. 心のバリアフリーのあり方」の部分で、昨年度ユニバーサルデザイン 2020 行動計画において、心のバリアフリーについては基本的な方針が出ている。これまで国土交通省で実施しているバリアフリー教室等などの理念の部分では、変更して拡大していく必要があると考えている。ぜひ、今後の議論に取り入れていただきたい。現在、声かけ運動等様々なキャンペーンも始まるので、これらをどのように進めていけばいいかという点も含めて、心のバリアフリーのあり方のところで議論を展開してもらえるとありがたい。

→心のバリアフリー教室のあり方については、ご指摘の通りで、状況の変化を踏まえた中身の検討を進めていきたいと考えている。声かけ運動等のあり方についても考えていかなければならない。バリアフリー法等あり方の検討会では、考え方や方向性については議論を行うが、具体的な落とし込みについては方向性が決まった後に考えていくことになる。

◆＜本日の主要論点について（資料 3-1、3-2 の説明）＞

●本委員会と他の委員会との連携をどう図っていくのか。ワーキンググループ等では実態的な課題が整理されることを期待しているが、あがってきた課題を本委員会でどのように整理するのか。これらの課題をもれなく議論できるような進め方をしてほしい。現在のバリアフリー法の内容だと、身体機能上の制限という形で社会モデルとは合わない法文になっている。障害者に知的・精神・発達障害や難病といった方々が含まれるということがより明確化されると同時に、社会モデルという言葉が入ることによって、よりバリアフリー施策の位置づけが深化していくものと考えている。実際に具体的な場面における合理的配慮をよりの確に提供することを考えると、最初からソフト・ハードと分けて議論するよりも、実際の課題についてそれぞれの委員会で 2 どのように検討するか考え、一体的な議論ができるよう進行していただきたい。

●全般的な議論や大局的な問題と、個別の問題の連携が上手くいかないのではということ、それぞれの問題を明確にして対策を考えてほしいというご指摘と捉える。

●資料 3-1「6. 誘導案内について」、車椅子を利用していると特に地下鉄に乗換える際、離れた場所での乗換えや複数出口があってもエレベーターが設置されている出口は 1 つしかないという場面に多々遭遇する。わかりやすい誘導案内を基準に盛り込んで欲しい。

●誘導案内について、もう少し詳細に、迷わないようなわかりやすさをぜひ追求して欲しいというご指摘と捉える。

●資料 3-2 の「乗換ルートのバリアフリー化」についてでは、今後の検討として、「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、引き続き検討。」ということが書かれている。私は昨年度から、乗継円滑化が交通環境において極めて重要ということから、乗継円滑化という言葉を使用してきたが、乗換ルートと乗継ルートは同じことを意味しているのか、もしくは異なるのか。乗換というと、自社間の鉄道-鉄道など、同じモード間での移動が念頭となり、乗継は、他社を含めた鉄道-鉄道の移動や異なるモード間での移動を踏まえた考え方となる。乗継という言葉の定義をかなり小さく捉えているのではないかという懸念があり、昨年度の委員会より乗継円滑化という言葉をもっと正面から取り上げるべきだと述べてきた。定義の検討はどのようになるのか。

→ご指摘頂いた点を踏まえて、検討していく必要があると考えている。この問題については、これまでの議論でも、同一の会社間の乗換や、駅前広場等での他社間の乗換と 2 つの点でご指摘を頂いている。両方の意味を含めて、乗換という一般的な表現をしているものである。バリアフリー基準及びガイドラインでは、どの程度の範囲で取り上げられるかは一定の制

約があり、バリアフリールートにしなければいけない基準としてどこまでが適切なのかということも議論する必要がある。

●段差解消されたバリアフリールートや乗換ルートのバリアフリー化など、バリアフリーでルートを変えていく、わかりやすさでルートを整備する、あるいは、移動抵抗を軽減するために整備するなど多様な視点があるはずである。このようなことを総合的に議論しなければならないという部分があるのではないか。主要論点のところでは、「基準化も視野において引き続き検討」とされている部分では、「1. 段差解消されたバリアフリールートの複数化について」「2. 乗換ルートのバリアフリー化について」「7. 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」あたりは、総合的に考える必要がある。

●具体的に定義を決める上では、事務局が案を出す、中間で意見募集を行うなど様々なやり取りの方法があるが、本委員会では進め方についてどのように想定しているのか。

→資料5の別紙2において、現地点でのスケジュールを示している。9月の第2回委員会で整理ができないかと考えているので、それまでの期間中に具体的3な案については、事務局からそれぞれの委員に対して提示し、それに対しての意見を頂いた上で集約し、再度相談するというキャッチボールをしたいと考えている。このような大きい委員会でいきなり議論をすると、中々まとまらない可能性がある。秋に向けては個別に議論を深めていきたい。

◆＜資料4の説明について＞

●資料4「現在のガイドラインの主要改正項目について」、基準等検討委員会における継続検討項目では、観光バスのアクセシビリティについての議論もあったと思うが、資料には記載されていない。「等」という表現に含まれていると理解してよいか。

→資料では網羅的に記載できていないが、記載していない項目は検討しないということではないので、必要なものについては議論を深めていきたい。

●資料3-1「9. 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」についても、基準等検討委員会における継続検討項目のカテゴリーに入るという理解でよいか。

→先ほどと同様に、「等」という表現に含まれていると理解していただきたい。

◆＜資料5の説明について＞

●本委員会で検討した項目は全国で通用するように標準化する必要があると思う。

- 本委員会では全国一律に規制のかかる基準の改正を検討することとしている。
 - 資料だけを見ると、基準とガイドラインの議論はこれまでの議論の範囲内で行うように見える。バリアフリー法の検討会での議論については6月に結論が出ると思われるが、その論点を踏まえた議論をどこでやるのか。また、ワーキンググループや実務者会議で出てきた課題についても、どのように整理していくのか。
 - 委員の指摘は、議論のもれがないよう体系的に作業を進めてほしいと捉えてよいか。もし議論にもれがあった場合は、2回目の委員会やガイドライン検討委員会で捕捉ができると思う。
 - 体系的な議論ができるような議論の進め方や資料作成をして欲しいということである。
 - できる限りもれのないようにしたいと考えているので、事務局でも気を配ってほしい。
 - 資料5別表2によると、9月の第2回委員会では「基準の改正内容の決定」となっているが、継続検討はどのタイミングで行うのか。
- 継続検討については、本委員会の委員に何らかの形で相談して意見を集約し、やり取りをしながら意見をまとめていきたいと考えている。小ワーキングを開催することも検討したが、形にこだわらず、きちんと議論を進めていく方がより効果的だと考えている。速やかに具体的な方法を検討し、取りまとめを進めていきたい。
- 個別に検討を行うと、他の委員がどのような発言をしているのか伝わってこない。委員が集まってそれぞれの意見を聞きながら、全体的な議論を行う中で、内容の重みづけや優先順位を判断していくものではないか。個別検討では丁寧に意見を聞いてもらうという点で有効だが、一つ一つの意見がぶつ切りにされ、全体の意見が見えなくなるのではないかと考える。
- 個別検討での意見は事務局で受け止め、委員会の追加開催の可能性についても検討する。
- 個別検討で意見を聞くのはよいと思うので、例えば夏休み明けに、個別検討結果の報告とそれを受けてどのように考えるかという会合を開催し、その後に承認・決定という段取りがよいのではないかとと思うので、検討してほしい。
 - ご発言のとおり、第2回を7月に、第3回を9月に実施するという形が筋として正しい

と思う。ただ、時間的な問題等もある。ガイドライン検討委員会もその間に数回開催されるので、そこで検討項目となったことを議論し、事務局と相談することも可能である。ガイドライン検討委員会と本委員会で重複する委員は大勢おり、少なくとも車両編・施設編のどちらかの分科会には参加していると思う。できるだけガイドライン検討委員会でもフォローをしたいと考えている。

●繰り返しとなるが、今の流れは検討の議論の中で非常に重要になると考える。資料5別紙2によると、第1回のガイドライン検討委員会は6月とあるが、(個別の論点について)基準化する・しないの決定をしていないと具体の作業に取り掛かれないと思う。少しの時間でも共通のコンセンサスを得て、省令とするものを定めておかないと、特に事業者が意見を出しにくいのではないか。ガイドライン検討委員会での議論から本委員会の議論に移すという整理をしておいた方が、わかりやすいのではないかと考える。

●そのような事態が生じた場合、ガイドライン検討委員会で委員のほぼ全員が集まるので、その前後や途中で本委員会の開催は可能であると思うので、基準についての議論もできると考える。

→頂いた意見を踏まえて事務局でしっかり対応する。本委員会とガイドライン検討委員会では、特に事業者の委員では、役職が異なる方が委員として出席している場合もあるので、ガイドライン検討委員会の場で基準の話をするのは必ずしも最適ではないが、委員各位には貴重な時間を割いて参集いただいているので、効率的かつ指摘の点を満たせるやり方を考え、秋山委員長に相談したいと考えている。

●その点については、検討課題として議論させてほしい。

●先ほど、乗換ルートのバリアフリー化に関する今後の検討として、乗換ルートの定義から検討するという話があったが、考え方の整理等に準備の時間を要するため、本委員会で検討する範囲についてはなるべく早めに示してほしい。省令は拘束力が強いので、落としどころが見つけられそうだから検討するというアプローチではなく、省令としてどの範囲まで考えるべきものなのか、早めに考えを示してもらえば、提示されたロードマップに沿って我々も準備できる。先ほど指摘があったように、個別の困りごとにどう対応していくのかという視点が抜けてしまうと骨抜きになる。

●乗換ルートに関しては、これまでは鉄道-鉄道の移動を中心に考えてきたが、鉄道-空港・バスという移動であったり、建築物や道路などの面的整備が関わってくることになるのでかなり重要になると考える。前回の議論で、これまでは計画論がなく、個別にバリアフリー

対応が行われてきたという指摘があり、計画論を作成するという話をした。計画論のさらに拡大版に、稲垣委員の指摘点が含まれていると思う。総合的に取り組んでいく観点が今回の主要テーマの 1 つになると思う。特にバリアフリールートの複数化や乗換ルートのバリアフリー化などは基準化しにくい部分であり、基準化の要否以前に総合的な議論が必要と考えている。基準化することがベストではなく、総合的に議論をすることがむしろ重要で、現在は手順を踏んで計画を立てるという視点が抜け落ちているので、(面的整備は)きちんと取り組まなければならない課題の一つであると考えている。道路のガイドラインについては、2012 年に全て地方に移管したため、誰が責任を持って行うのかという議論も今後は出てくると考えられるが、これらについて整理するのがガイドラインの役割の一端であると考えている。例えば、前は音のガイドラインを作成したが、これについてはまだ問題がある。計画を作成してもなかなか現場での対応が進まないで、改めて考える必要がある。

●視覚障害、聴覚障害、外国人も含めた幅広い情報アクセシビリティの問題について検討してほしい。国連でも情報アクセシビリティについて関心が高まっている。

●情報アクセシビリティという観点での検討が重要であるという指摘だが、ICTとも関連してくる問題なので、ICTと情報アクセシビリティの両方を考えていくことが必要であると思う。

●発達障害は障害の幅が広く、例えば音についても感じ方が全く異なるので、発達障害の困難さやつまづきやすさについて、他の障害者との兼ね合いや社会との共生をどのように考えていくのか、多様性を認める社会づくりとして発達障害と一緒に考える機会としてほしい。

●発達障害をガイドラインでどのように取り扱うかも含めて取り組んでいきたいと思うので、協力をお願いしたい。

●ガイドライン改定にあたり、前文を権利条約等に準拠した表現に改めていくという理解でよい。ガイドラインそのものは、ハード面の環境整備が中心になると思うが、ハードで整備できないものがある場合、ガイドラインとして規定はできないと思うが、ソフト的な対応が必要であるという記載を、参考でも構わないので付加することを検討してほしい。

●資料 4 の JIS の改正等に伴う修正の「等」が意味するものは何か。現在 ISO に準拠する方向で改正が進んでいると思うが、案内用図記号は JIS 以外のものも検討しているのか。
→JIS として改正するもの以外に、JIS 化はされないもののルール化されるものもあるので、それらを含めて「等」と表現している。

●バリアフリーに関連する JIS については交通エコロジー・モビリティ財団で検討した。その結果 JIS 化するものとそうでないものがあり、JIS 化しないものでも必要なものが残っていると思うので、それらも含まれるかもしれない。

◆＜委員長議論まとめ＞

●（①～⑫）①法改正や反映のあり方についても書き込めないかという意見があった。②心のバリアフリーなど、基本方針の中に入れ込むべきとの指摘があった。③大局的な法改正の話と実体的な個別課題について、突きあわせをして欲しいという指摘があった。④誘導案内については離れた位置の問題があるので、これについて分かりやすくしてほしいとの指摘があった。⑤乗り換えをどのように定義するのかという問題点に関する指摘があった。⑥前回の基準改正・ガイドライン改正で見送られた、観光バスのバリアフリーについて今回どうするのかという指摘があった。⑦プラットホームと車両の段差問題が残されているとの指摘があった。⑧乗り換えについては道路も含め、面的に総合的に考える必要があるが、これをどのように考えていくのかという指摘があった。⑨情報アクセシビリティについてはきっちり捉え、ICT 技術も徐々に進歩・発展してきているので、こういう問題も併せて入れたらどうかという指摘があった。⑩発達障害について、とにかく何らかの形で考え方とか計画といった部分に入れることも可能だと思うので配慮をお願いしたいという意見があった。⑪ガイドラインはハード整備中心だが、それらでは不足する部分についてはソフトでの対応となるので、参考として示すなどしてほしいという意見があった。⑫JIS 改正等とあるが、「等」には何が含まれるのかという質問があった。この委員会とガイドライン検討委員会の関係の中で、今後、基準化という問題についてどういう形でスケジューリングし、議論の結果を示すかについては事務局と相談し、後ほど提示したい。

→指摘があったバリアフリー法の検討委員会で出た指摘をどう反映させるのか、他のワーキング等で出てきた論点についてガイドラインに反映させるのかという点については、本委員会の事務局がほぼ全ての他の委員会も事務局となっているため、それぞれの個別の委員会で出た議論を集約し、必要な委員会に反映させていくということできっちり取り組む。取り組んだ結果を可視化してほしいという指摘だと思うので、なるべく改正を提案する理由や議論の方向性について、できる限り示せるように工夫したい。法改正は国会の審議によるので、改正する場合も時期等については現地点では見えないというのが正直なところである。だからこそ、まず基準・ガイドラインを最大限高めていきたいというのが、本委員会を先行させている趣旨である。法改正に関わらず、現状でできるものを少し先を見据えて基準やガイドラインに盛り込むべく検討を進めていきたいと考えている。法改正により新たな論点が出てきて基準の見直しが必要となった場合は、改めて基準を見直すことも考えているが、現地点では基準やガイドラインの検討に直ちに影響が及ぶような検討がバリア

フリー法の検討会の中で行われていることはないと考えている。

●乗換の移動円滑化については議論を行っていただきたいと考えている。他のパブリックコメントでは、パブリックコメント提出時に画像認証が要求されるなど、視覚障害者にとってはアクセシブルではない事例があるようである。パブリックコメントを実施する際は配慮をお願いしたい。

以上

第7回「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等検討委員会」

第7回「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等検討委員会」議事概要

○日時：平成30年2月7日（水）14:00～16:00

○場所：都道府県会館 101 大会議室

※「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「ガイドライン」と表現

●は委員の発言内容、→は事務局の発言内容

【議事概要】

◆＜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について＞

●工事期間中に関する考え方での視覚障害者誘導用ブロックの分断について、現状として白杖や足裏で検知して歩いている場合に本来誘導すべきではないルートにあるブロックが隠されていない場合がある。使用する器具によっては比較的対処が可能なのでなんらかの形でガイドラインに反映出来たらと考える。

音声・音響案内の項で、基本的な考え方として「十分聞き取りやすい大きさとする」と記載がある。知的・精神・発達障害をお持ちの方の中には、聴覚過敏や視覚過敏がある方もいらっしゃる、「十分聞き取りやすい大きさ」という記載だけでは、大は小を兼ねるという考え方で非常に大き過ぎる音声案内がなされてしまうことがあることが懸念されるため、「十分聞き取りやすくて過不足なき音量を設定すべき」という風に、記載する必要があるのではないかと考える。現行では参考に記載されている文章を本文中に取り込めないか。

また、音声案内について、事業者間が連携して取り組む必要があるというニュアンスも可能であれば記載していただきたい。

床サインの事例について写真が多く掲載されており勉強になるが、一部維持管理が適切にされておらず床サインが剥げてしまっているものも掲載されているように見受けられる。機能が有効になるような維持管理をすべきという記載があるのか、この事例が本当に適切なものか確認していただきたい。

●以前にも、可動式ホーム柵（昇降式）のブロックの敷設と柱などの構造物が干渉した場合の記載についての書きぶりが非常に分かりにくく、「ただし」以下のものは不要であり整理した方がいいのではないかと発言したが、再度申し上げたい。

個別の車両等に関するガイドラインの鉄軌道の開閉ボタンについては、「分かりやすい形状」とあるが、どのようなものがわかりやすいのか具体的な記載が必要である。

便房について、「簡易型機能便房」「簡易型多機能便房」「簡易型車椅子使用者用便房」等様々な用語が使用されているがこれらについて整理して記載していただきたい。また、「乳幼児連れ、車椅子使用者、オストメイトに配慮した個別機能を備えた広めの便房」のうち車椅子使用者便房が上記のものと同じものを指すのかことなるのかについても併せて整理をしていただきたい。簡易型オストメイト用設備は、立位のオストメイトの方には使いにくい部分もあるが、車椅子使用者のオストメイトの方には比較的使いやすい。これを一般便房に設置することが望ましいと記載すると、一般便房では車椅子が入れない。一般便房に設置を増やす場合には、オストメイト用の汚物流しを付けるということを望ましいレベルにされるべきではないかと考える。その上で、少なくとも標準的な整備のところで、車椅子対応便房の1つ以上、うち1つには必ず簡易型のオストメイト用設備を設けるという規定を加える必要があると考える。

乳幼児用設備については、おむつ交換台の寸法だけでなく、きちんとおむつ替えができる、おむつ替えをする人が入っていけるスペースを考慮して記載いただきたい。

●誘導案内設備に関するガイドラインの書体について、今回角ゴシック体とする提案があるが、以前角ゴシック体からゴシック体と変更した経緯がある。今回異論を挟むつもりはないが、日本ではむしろ丸ゴシック体が使われているほうが多いというデータもあるため、次のガイドライン改正の際には、ユーザーの声をきちんと集めた上で必要なエビデンスを収集し示す必要がある。当事者の視認性がどう確保されているかが一番重要な点である。また、今回から新しく、視野欠損のあるロービジョンの場合には大き過ぎる文字は問題ではないかという記述があるが、サインでこのような事例が実際にあるのか疑念がある。大きなサインは遠ざかると見ることができるが、小さ過ぎるものはどうにも視認することができないという問題がある。どのサイズが大き過ぎると考えるかという問題が現場では絶対に出てくると思うので、次回に向けてペンディングになったものとして扱っていただきたい。「ゴシックのユニバーサルデザイン化をされているものが開発されていることを追記」と記載があるが、全て反映されているかを事務局で確認していただきたい。ここの記述が当事者から見て適切な記述になっているかどうか確認をしていただいた上で最終的な記載を決定いただきたい。

ガイドライン参考の主な修正で、「ロービジョン者が近づいて確認することへの配慮」という囲みがあるが、この囲みの中は議論の末、最終的にこの文言となっている。これには「近づける」ということと「文字の大きさ」の話と両方が入っているため、タイトルは「ロービジョン者への配慮」と一般化させたほうがよいかと考える。

いずれも今回すぐに変えてくださいという話ではないが、エビデンスや当事者の意見が必ずしも明確に把握されていないところについては次回に向けて課題として議論を重ねていただきたいと考える。

最後に、Web やアプリ等の情報保証の話が今回のガイドラインでは明確に記載されていない。

これはこれまでも議論の中でたくさんあり今回記載できないのは致し方ないと思うが、次回への課題として、ぜひともどこかに書き込んでいただきたいと考える。

●「移動円滑化整備の基本的な考え方」の「(1) 現状の課題と方針」について、事業者間及び自治体との連携と、自治体を追記して記載いただきたい。

旅客施設においてエレベーターの設置をする場合は、第一に旅客施設の規模、次に高齢者、障害者等の利用状況を考慮して決定していくという考え方が必要ではないかと思います。車両とプラットホームの段差及び隙間の解消についての記載で、鉄輪式のリニアモーター駆動方式が示されているが、実際にこの駆動方式で敷設されている路線は限られているため、基本的に駅のプラットホームにおいては原則として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という書きぶりにしていただきたい。

現行基準だと空港の設備で「固定橋」についての項目がない。固定橋は施設に付属するもので、車椅子の人がシップサイドまで自分の車椅子で行った際に車椅子を地上、グラウンド部分に下ろす手段が今までは全くありませんでした。きちんと固定橋からグラウンドレベルに下ろすためのエレベーターを設置する必要があるということをぜひとも入れていただきたい。

車椅子スペースについては、現在では車椅子が縦列で固定する場合に全体的な長さを2,400mmとしている。2台目以降の車椅子を固定する際に1,100mmとあるが、JIS基準の車椅子の長さは1,200mmであるため、ぜひとも2台目以降の車椅子の長さとしては1,100mmではなく1,200mmとして位置付けていただきたい。

バス関係の高速バスやリムジン、UDタクシーを含めてリフト、スロープの耐荷重について、外国製の電動車椅子が非常に多くなっている中で、300kgという耐荷重では厳しい部分もあるため、350kgに見直ししていただきたい。

通路が2以上の航空機に対しては車椅子対応トイレを1以上設けるという形で示されているが、今の日本で主力の航空機としては通路が1本で、なおかつ旅客として100名以上のものが主力になっている。こうした実態を踏まえた上で、通路が1本で、なおかつ100名以上の旅客がある航空機については車椅子トイレを1以上設けるという書きぶりにしていただきたい。

●車両編の車椅子スペースについてだが、現在では大型の電動車椅子が多く使用されているため転回スペースを考慮した記載としてほしい。現行の車両の横幅のスペースでだと展開の幅を取るために苦慮する。今は、縦列の車椅子スペースだと、もう1つ椅子を外さないと140cm以上の転回スペースが取れないと思うので、将来的に考える必要があるのではないかと考える。また、トイレについても同様にトイレの中の転回スペースが従来の90cmでいいのかということを追加で検討する必要があるのではないかと考える。

また、車両にALSなど呼吸器などを付けた人たちがバッテリーを充電できる容量を備えた

コンセントを設置していただきたい。

●ガイドライン「参考」の主な修正で、「1) 広汎性発達障害」の3行目に「自閉症の特徴を持ちながらも知的発達の遅れを伴わないので」とあるが、「知的発達」ではなく「言葉の発達の遅れ」と変更していただきたい。

●国土交通省が行った調査資料に、バリアフリー・ナビプロジェクトの推進というテーマでオープンデータを活用したという記載があった。オープンデータの活用はガイドラインと非常に関連があり、施設や車両等に使えると考えるため、その点についても考慮し入れていただけるとありがたい。情報アクセシビリティ、情報アクセスにつながるというところについて国土交通省でも検討、文章として掲載いただきたい。

●工事期間中の視覚障害者誘導用ブロックの分断については稲垣委員からも発言があったが、記述が簡潔であるように思う。今は大規模ターミナル駅などで工事が行われていると、マット敷きで工事が行われており、白杖で通行していくら叩いても全く音がならないで非常に不安になってしまうということがある。

また、ホーム柵、ホームドアの整備が進むことは大変ありがたいが、ホームドアの工事に関しても付けて稼働するまでの間はドアが開きっ放しの状態になっており、なにがしかの人的な対応等になっていないと非常に安全性、安全の面から不安になってしまうことがある。工事期間中のことに関しては、人的対応も含め安全に移動する、安全に旅客を誘導するという文面にもう少し加えていただいて安全に、安心に移動できるという書き方にしていきたい。

●ICTについては来年度以降に検討すべき重要な事項と認識しており、何らかのかたちで検討を進める可能性はあると思う。

アプリについてはIoTなどさまざまな問題についても、今後の情報化については総合的な検討がバリアフリーの観点では必要である。

→本日の議論も踏まえ、ガイドラインをパブリックコメントにかけさせていただきたい。本日いただいた意見を含め、皆さまからいただいた意見を十分に反映できていない部分もあるので、これについてはパブリックコメントを行いつつ、平行して内容の精査をさせていただきたい。

ガイドラインの内容については、本日の意見も踏まえて精査したものをあらためて委員の皆さまにメールにて送付させていただくので、その時点で、ご確認をいただきたいと思っている。そして、いただいた回答を基に委員長にご相談させていただき、最終的なガイドラインの改訂案にしたいと考えている。

なお、委員長からもご指摘いただいたところであるが、今後の課題というものがまだたくさんあるので、今後の課題をきちんと明示し、しかるべきときに検討をするというようなことを事務局として考えたいと思っている。

以上