

#### 4. 次世代普及型ノンステップバスの標準仕様

標準仕様は表4.1に示す通りである。この表は「バリアフリー化のねらい」別にまとめているため、必ずしも部位・設備項目別には区分されていない。表の左側には、「バリアフリー化のねらい」に続いて、現行の交通バリアフリー法の移動円滑化基準（「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」平成12年11月省令）において定められている規定、運輸政策研究機構が平成13年3月にまとめた「障害者・高齢者等のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン」のなかに示されている都市内路線バスの仕様、及び本事業で試作した試験車の仕様を記載してある。中央部分が標準仕様であり、「2004年以前標準仕様」、「2005年以降標準仕様」、「将来の開発普及目標仕様」の順に記載している。右端が解説であり、設定の根拠や関連の情報を記載している。

表4.1 次世代普及型ノンステップバスの標準仕様

バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説
目的	部位	方策				2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様	
乗降り易さに対する配慮	乗降口	段差の明示	端部を明度差等で識別	端部の明確化 足下照明灯を設置	黄色のセーフティウォーク貼り付け	乗降口の端部は路面と明確に識別する。 乗降口にステップ照射灯などの足下照明を設置し、夜間の視認性を向上させる。	同左 同左	同左 同左	・乗降時の転倒防止のため。 ・方式までは規程せず。
		広い開口幅	乗降口の幅80cm以上	車いすが乗降できる乗降口を1以上設け、その有効幅は90cm以上	中扉：1000mm 前扉：700mm	乗降口の幅は有効幅800mm以上とする。	車いすを乗降させる乗降口の有効幅は900mm以上とする。(ただし、小型は除く)  大量乗降を想定する車両の場合には、乗降口の有効幅は1000mm以上とする。	全ての乗降口から車いすが乗降できるよう、全ての乗降口の有効幅を900mm以上とすることが望ましい。 同左	・試験車の幅1000mmは好評 ・車いすの幅は最大700mm、2004年以前では両側に50mmの余裕、2005年以降では、両側に100mmの余裕。ただし、小型バスでは900mmは困難。 ・ここでいう大量乗降とは、2列乗降のことをさす。 ・全ての扉の有効幅を900mm以上とすることにより、車いす使用者も一般乗客と同様な乗車形態がとれるようになる。
		低いステップ高さ	乗降口付近の床高さ65cm以下(滑り止め部分は除く、空車・車高下げ時、ワンステップも可)	乗降口床高さ：30～35cm 車高下げ時高さ：20～28cm	乗降口床高さ：310mm 車高下げ時高さ：260mm (ただし、車両中央に向け約5度のスロープあり)	乗降時のステップ高さは285mm以下(小型については300mm以下)とする。 傾斜は極力少なくする。	乗降時のステップ高さは270mm以下とする。  同左	乗降時のステップ高さは200mm以下とすることを目標とする。 傾斜は排除する。	・ステップ高さに対する関心は高い。 ・高齢者や障害者の身体特性から段差は200mm以下に抑える必要がある。バスベイからの乗車では、この仕様で十分これを満足する。 ・2004年以前仕様のステップ高さは現行の技術で達成できる高さ。 ・扉周辺の傾斜は、乗客の安全などを考慮し、車内の排水性などに支障のない範囲で極力少なくすることが望ましい。 ・車いすが乗降する場合にはスロープ角度を7度(約12%勾配)以下に抑えるのが望ましい。 (一例として、高さ150mmのバスベイから長さ1050mmのスロープ板でこの角度が得られるステップ高さは278mm以下) ・乗降時のステップ高さ200mm以下の将来目標は、歩道のない場所からの乗降を容易なものにするため。 ・バスベイの整備されていない地域での運行を想定する場合には地上高200mm以下の補助ステップを設けることが望ましい。
	手すりの設置		乗降口に手すりを設置 中扉には左右両側に手すりを設置 径30mm程度 滑りにくい素材 色は黄色	前扉および中扉の両側に縦握り棒を設置 径25mm 粉体塗装仕上げ 色は赤	乗降口の両側(小型では片側)に握り易かつ姿勢保持し易い握り手を設置する。	同左  乗降口に設置する握り手の太さは25mm程度とする。 握り手の表面は滑りにくい素材や仕上げとする。	同左  同左  同左  乗降時に車体の外側に張り出す握り手が望ましい。	・扉に握り手を設置することにより、高齢者、障害者などが容易に乗降できるようになる。 ・乗降口に設置する握り手の場合、特に姿勢保持力を確保するため、細めの握り手が望ましい。 ・小型バスの場合も両側に設置することが望ましい。 ・構造的には難しいが、降車の際に前方に握り手が来るようにするとさらに降車が容易になる。	

バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説
						2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様	
目的	部位	方策							
移動しやすさに対する配慮	低床部通路	フラットかつ広い通路幅を確保	乗降口から車いすスペースまでの有効通路幅は80cm以上(座席を折りたたんだ状態)	同左	中扉からスペース1まで:1000mm 中扉からスペース2まで:1000mm(スペース1に車いすがある場合:700mm) (いずれも優先席に人がいない場合) 料金箱付近の通路幅:610mm	乗降口付近を除く低床部分の通路には段差やスロープを設けない。 車いすが移動する部分の通路幅は800mm以上とする。	同左  同左  小型バスを除き、低床部の全ての通路幅を600mm以上とする。	低床部分には段差やスロープを設けない。  同左  小型バスを除き、低床部の全ての通路幅を800mm以上とすることが望ましい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>ノンステップ部の床はできるだけフラットにすることが望ましい。</li> <li>ベビーカーの通過を可能とするためには、600mm以上の通路幅が必要。</li> <li>車いすを一般乗客と同様の乗降形態とするためには、800mmの通路幅が必要。</li> <li>広い通路幅を確保するためには、料金箱の薄型化による通路幅の拡大が必要(試験車で実証)。</li> <li>アウトスライドドアの採用も通路幅の拡大に効果的(試験車で実証)。</li> <li>現状では、とくに小型で600mm以上の通路幅を確保することは難しい。</li> </ul>
	床	滑りにくい表面	滑りにくい表面仕上げ	滑りにくい表面仕上げまたは素材	乗降口、通路部の床に滑りにくい上張り材を採用	床は滑りにくい材質または仕上げとする。	同左	同左	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗客の転倒防止のため。</li> <li>具体的な材質、方法までは規程しない。</li> </ul>
	後部段差	安全に配慮				200mmの階段2段、最後に3.5度の傾斜 スロープと段差を連続させない 端部に黄色のセーフティウォーク貼り付け 停車時に電光サイン 段差部に手すりを設置	段差の端部は周囲の床と明確に識別する。 低床部と高床部間の通路に段差を設ける場合には、その高さは1段あたり250mm以下とする。	同左  低床部と高床部間の通路に段差を設ける場合には、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。 スロープと階段の間には、300mm程度の水平部分を設ける。 段差部に握り棒または手すりをつける。	2005年以降標準仕様を踏まえ段差、スロープを排除したノンステップフルフラット化を目指す。

バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説
目的	部位	方策				2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様	
	手すり	伝い歩 きできる 間隔	縦握り棒 を座席3列 (横向きの場 合は3席)に 1本配置	縦握り棒を 座席2列(横向 きの場合は2 ~3席)に1本 配置 障害者、高 齢者、子供 のため縦握り棒 を多用	優先席には2席 に1本の縦握り棒 または手すりを設 置 車いすスペース には3席に1本の 縦握り棒を設置 後部座席には2 列に1本の縦握り 棒を配置(ただし、 千鳥状) 車両前部に高さ 840mmの水平手 すりを設置	高齢者、障害者などの伝い 歩きを考慮した握り棒や手す りなどを設置する。 車いすスペースについて は、車いすの移動に支障をき たさないように握り棒や手すり などを配置する。	同左  同左  縦握り棒は、座席2列(横 向きの場合は2席)ごとに1本 配置する。 車いすスペースについて は、吊り革などを併用する。 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。	同左  同左  同左  同左	・間隔の目安は両手を広げた長さ。 ・試験車の車両前部に設けた水平手すりは好評。
		握りや すい形 状		径30mm程 度 滑りにくい素 材	径32mm 粉体塗装仕上 げ	握り棒や手すりは、乗客が 握りやすい形状とする。	同左  握り棒や手すりの太さは 30mm程度とする。	同左  同左	
わかり やすさ への 配慮	車内表 記	わかり やすい 表記		わかりやす い文言	エコ財団推奨 のピクトグラムを 採用(優先席は私 鉄に準拠)	車内表記は、わかり易い表 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。	同左  同左  ピクトグラムおよびその大 きさは添付図を参照する。 余り浸透していないピクト グラムについては、当面最小限 の文字表記を併用する。	同左  同左  同左  同左  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。	・添付のピクトグラムは、エコ財団等が推奨しているものが主 体。優先席のピクトグラムは私鉄のピクトグラムを参考に新た にデザイン。 ・車いす、非常口、侵入禁止、段差注意、携帯電話禁止、禁煙 のピクトは高い認識率、入口、頭上注意、一般注意、さわるな はやや低い認識率。 ・法規で規程されている表示に抵触しないように注意する必要 がある。

バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説
						2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様	
目的	部位	方策							
	降車ボタン	位置の統一		視覚障害者に配慮した配置	高さ1400mm一定に配置	降車ボタンは、わかり易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、押しボタンの高さを統一する。ただし、優先席および車いすスペースに設置する押しボタンはこの限りではない。	同左  同左  縦握り棒に配置する押しボタンは、床面より1400mm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1200mmの高さとする。	同左  同左  同左  同左	・1400mmは、高齢者での手が届き押し間違えにくい高さ。 ・1200mmは、着座したまま押せる高さ。
車いす使用者への配慮	スロープ板	容易に乗降できるスロープ角度	幅:72cm以上 角度:15cm高の縁石に設置した状態で14度以下 携帯型の場合には使用に便利な位置に収納	幅:80cm以上 長さ:100cm程度 角度:約7度 耐荷重:250kg 操作の簡単な電動式、引き出し式、折りたたみ式 滑りにくい表面	(スロープ板A) 幅:810mm 長さ:1200mm 角度:5度(車道から12度) サイドガードつき、収納:中扉脇(スロープ板B) 幅:840mm 長さ:870mm 角度:7度(車道から17度) 収納:優先席下 A Bとも耐荷重300kg、脱落防止金具つき、表面はセイフティウォーク張り	車いす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のバスベイより車いすを乗降させる際のスロープ角度は9度(約16%勾配)以下とする。  スロープ板の表面は滑りにくい材質もしくは仕上げとする。 スロープ板は、容易に取り出せる場所に格納する。	同左  地上高150mmのバスベイより車いすを乗降させる際のスロープ板の角度は7度(約12%勾配)以下とし、長さは1050mm以下とする。 同左  同左	2005年以降標準仕様を踏まえ車いすを乗降車させる際のスロープ板の角度5を度(約9%勾配)以下を目指す。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。	・スロープ板の幅800mmは、車いす使用者が乗降時に不安を感じない幅。 ・開口幅800mmの乗降口に設置する場合には取付け部に工夫が必要となる場合がある。 ・ステップ高さ300mmで150mm高さのバスベイより1000mmのスロープ板を渡す場合のスロープ角度は8.2度、スロープ角度9度は介助があれば乗降可能な角度であることを実験で確認。 ・電動車いすのJIS登坂性能は10度。 ・スロープ板の長さ1050mmは、歩道の幅(2000mm)、スロープ角度7度および車いすの回転スペース(1100mm)より設定。このスロープ板により地上高150mmのバスベイでスロープ角度7度以下とするにはステップ高さを278mm以下に下げる必要がある。スロープ角度7度は介助があれば容易に乗降可能な角度。 ・脱輪防止のためスロープ板の側面にガードを設ける場合には、車いすのハンドリムとの干渉を考慮する。 ・車いすの前輪(キャスター)はわずかな段差でもつまづきが生じるため、極力排除する。 ・試験車のスロープ板A(5度)では車いす未経験者でも自力乗降可能であった。 ・バスベイの整備されていない地域での運行を想定する場合には、スロープ板による乗降は困難なため、車いすの乗降用のリフト等の設備を設けることが望ましい。

バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説	
目的	部位	方策				2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様		
	車いすスペース	2脚分確保	1以上のスペースを設ける	1以上のスペースを設ける	2脚分を確保	バスには2脚分以上の車いすスペースを確保する。 車いす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は1脚分でもやむを得ない。 ただし、車いすでの利用者の頻度が少ない路線にあっては1脚分でもやむを得ない。	同左 同左 同左	同左 同左 同左	同左 同左 同左	・2脚分装備に対して車いす利用者からの関心が高い。 ・今後の利用拡大を考慮して2脚分以上を確保する。 ・車いすスペースの確保には一般座席の2～3席分のスペースを必要とし、また、とくに後ろ向きスペースの場合には座席配列におよぼす影響が大きい。 ・ユニバーサルデザインの面から優先席や一般座席の確保も必要。 ・ノンステップバスの普及に合わせ、車いすスペースの数の再検討が必要である。
	乗降口近くに設置			乗降しやすい位置(中扉近く等)	中扉対面(スペース1)および運転席後部(スペース2)の2箇所	車いす使用者がバスを利用し易い位置に車いすスペースを設置する。 乗降口から3000mm以内に設置する。	同左 同左	同左 同左	同左 同左	・車いすの動線を考慮し、できるだけ他の乗客との干渉の少ない位置に設置すること。 ・将来的には他の乗客と同様な乗降形態を考慮して配置することが望ましい。
	取り回しできる広さ	長さ:130cm以上(2以上縦列の場合は110cm以上)幅:75cm以上	長さ:150cm以上幅:80cm以上高さ:130cm以上	(スペース1)長さ:1300x750mm(スペース2)長さ:1300x750mm(1550x1400mm)( )内は移動可能範囲を含む実質の広さ(優先席に人がいない場合)高さ:1850mm	車いすスペースは、車いすを取り回しできる広さとする。 車いすを固定する場合のスペースは1300(長さ)x750(幅)x1300(高さ)mm以上とする。ただし2脚の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは1100mm以上で良い。 後向きに車いすを固定する場合には、車いすスペース以外に車いすの回転スペースを確保する。	同左 同左 同左	同左 同左 同左	同左 同左 同左	・2脚分を設置する場合、2脚目の車いすは1脚目に接近して乗車させることができるため、必ずしも1300mmの長さを確保しなくても乗車可能。 ・ただし、その場合は2脚を同時に乗降させることが条件となり、1300mmのスペースを2脚分確保した試験車の場合も2脚同時乗車でないと2脚の利用は困難であった。 ・後ろ向き固定の場合には前向きで乗車させたのち後ろ向きに方向転換するためのスペースも必要となる。 ・スペースの大きさについては、固定装置の改良に合わせ、さらに検討が必要である。	
	迅速な固定装置	固定装置を設ける(ただし、後ろ向き背もたれ板の場合は必要なし)	固定装置および人ベルトを設置する 固定装置は短時間かつ確実に固定できること(4点式、後輪挟み込み式を例示)	固定装置および人ベルトを設ける 固定装置は短時間かつ確実に固定できること(3点ベルト固定式)	(スペース1)後ろ向き背もたれ板または3点ベルト固定式のいずれかを選択(スペース2)3点ベルト固定式	車いす固定装置は、短時間で確実に車いすが固定できる構造とする。	同左 前向きの場合は3点ベルトにより床に固定する。 後ろ向きの場合は背もたれ板を設置し、横ベルトで固定する。	同左 同左 同左	同左 同左 同左	・スロープ板の設置を含め、当面1分以内の装着を目指す。 ・試験車の場合、後ろ向き方式では1分以内で乗車完了。 ・後ろ向きに対しては、さらに検討の必要あり。 ・ベルトには巻き取り式を用いると効果的(試験車で確認)。 ・将来目標の治具のイメージはチャイルドシートのISOフィクサー

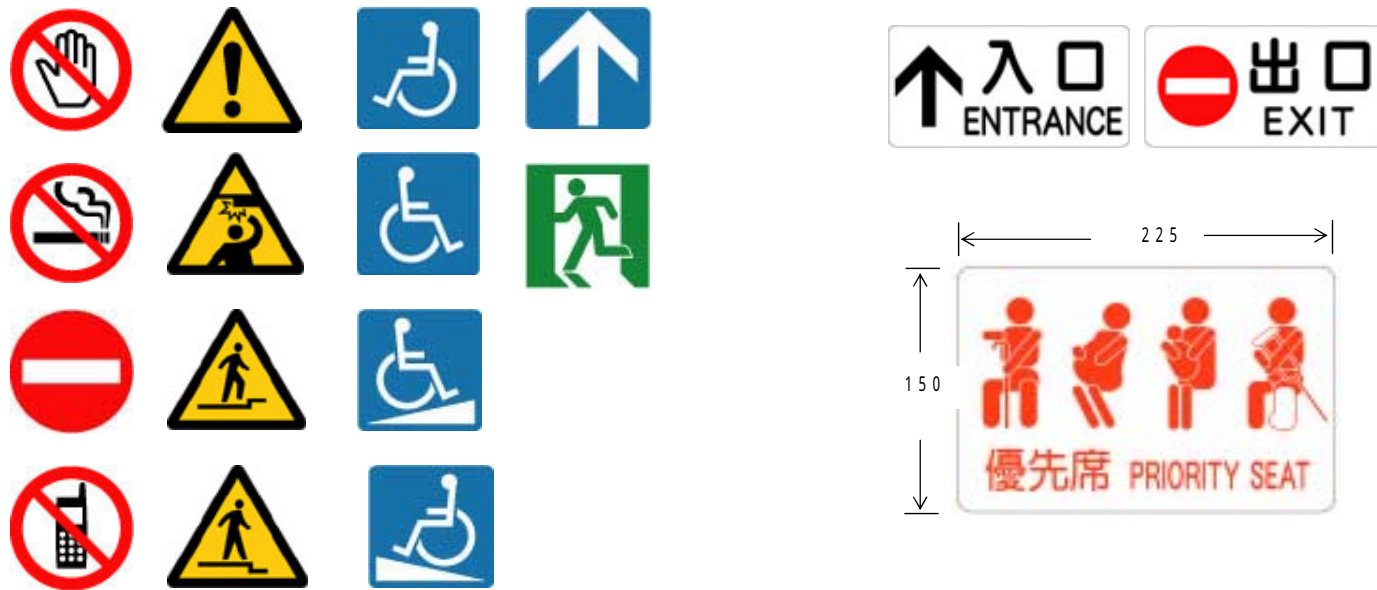
バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説
目的	部位	方策				2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様	
		安全ベルトの着用		車いす使用者は2点式または3点式安全ベルトを着用	後ろ向き背もたれ板の場合は不要(要望により姿勢保持ベルトを装着) 3点ベルト固定装置の場合は2点式安全ベルト	車いす固定装置に付属する人ベルトを装着する。	前向きの場合には3点ベルト式固定装置付属の人ベルトを装着する。 後ろ向きの場合には、車いす用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。	同左  同左  車いす使用者がベルトを必要としない方法の開発が望まれる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>姿勢保持ベルトはブレーキ時等に車いすからの乗客の転落を防止するのが目的。</li> <li>衝突事故の際の安全性については、他の乗客と同一に考える。</li> <li>ベルトに対しては絶対必要とする意見と、なぜ締めなければならないのかの両論あり。</li> <li>前向きの場合のベルトの在り方については検討の余地あり。</li> </ul>
		手すりの設置		手すりを設ける	側壁にグリップを設置	車いす使用者がバス乗車中に利用できる握り手または手すりを設置する。	同左	安全ベルトに代わり得る握り手や手すりの開発を目指す。	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来目標のイメージは、例えばジェットコースターの安全バー。</li> </ul>
		専用降車ボタン	車いす使用者が利用できる位置にブザー等を設置	車いす使用者が利用できる位置に降車ボタンを設置	側壁に降車ボタンを設置	車いす使用者が容易に使用できる押しボタンを設置する。	同左  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こと。	同左  同左	<ul style="list-style-type: none"> <li>試験車の押しボタンでは手の不自由な人には押せないとの指摘あり。</li> </ul>
聴覚障害者への配慮	車内表示装置	文字による次停留所案内	次停留所等の案内を文字等により車内に表示する装置を設置	次停留所名表示装置を運転席後部、フロントガラス上部等に設置 乗り換え案内やも表記 可能な限り英語表記 経路、行先等の表示も望ましい LED、液晶等による緊急時の情報提供も望ましい	次停留所名表示装置(LED方式、料金表示と兼用)を運転席左、フロントガラス上部等に設置 英語でも表記	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。	同左  表示装置は大きな文字で表示し、ひらがなおよび英語を併記または連続表示する。 次停留所名だけは、可能なかぎり前部以外の場所にも表示する。	同左  同左  乗客が次停留所等を車内のどの場所からも次停留所名等を確認できるようにするのが望ましい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>視力が低下した者にとっては、次停留所の表示を読むことは困難。</li> <li>車両中央部にも表示が欲しいとの要望あり。</li> <li>車いすを後ろ向きに乗車させる場合には別途表示が必要。</li> <li>高齢者が3mの距離から読める文字の大きさは30mm以上。</li> </ul>

バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説
目的	部位	方策				2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様	
	車外表示装置	文字による行先案内	前面、左側面および後面に行先を見やすく表示	前面、左側面および後面に行先、経路、系統等を表示するLED表示機を設置 昼間、夜間の明るさ切替え可能 寸法は300X1400mm(前方)、400X700mm(側方)、200X900mm(後方) 英語による標記も可能	行先、経路、系統、車いすマーク等は、車外の乗客から容易に確認できるようにする。 表示機は夜間でも視認可能なものとする。 寸法は300X1400(前方)、400X700(側方)、200X900(後方)mm以上(ただし、2m幅の車両の場合は125X900(前方および後方)、180X500(側方)mm以上)とする。	同左  同左  同左   LED表示機の場合は直射日光のもとでも視認可能なものとする。 大きな文字で表示し、ひらがなおよび英語を併記または連続表示する。	同左  同左  同左  同左  同左	<ul style="list-style-type: none"> <li>車いすマークについては、車外からの確認の必要性を考慮し、後面の表示を省略しても良い。</li> <li>車いすマークにも夜間照明が欲しいとの要望あり。</li> <li>技術の進歩により更に見やすい表示機の開発が期待される。</li> </ul>	
視覚障害者への配慮	車内放送装置	次停留所等の案内放送	次停留所等の案内を音声により車内に提供する装置を設置	次停留所、乗り換え案内等の車内放送設備を設置	視覚障害者などでも容易に次停留所、乗り換え案内などの情報が車内で得られるようにする。 バスに備えられている車内放送設備により次停留所、乗り換え案内などを繰り返しおこなえるようにする。	同左  同左	同左  同左		
	車外放送装置	行先、経路等の放送	車外用放送設備を設置	車外用放送設備を設置し、系統、行先、経路整理券発行案内等を繰り返し放送 スピーカー、インターホンマイクの位置を統一	車外の乗客とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。 バスに備えられている車外放送設備により、行き先、経路等の案内を繰り返し行えるようにする。	同左  同左	同左  同左		
	車内誘導	点字表記		点字案内が望ましい				同左	<ul style="list-style-type: none"> <li>音声による誘導を合わせて検討する必要がある。</li> <li>できるだけ早期の実現が望ましい。</li> </ul>



バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説
						2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様	
目的	部位	方策							
高齢者への配慮	優先席	乗降口近くに配置	乗降の際に移動距離が短い位置	車両左側中扉に隣接する位置に配置 車いすスペースの折りたたみいすも優先席の扱い	対象乗客が利用し易い場所に必要数の優先席を確保する。	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)設置する。	同左	・優先席の数は全座席の1割程度に相当する数として設定。 ・ノンステップバスの普及に合わせ、優先席の在り方について、さらに検討が必要である。	
		立ち座り易さを向上	縦握り棒を配置 前向き座席の場合は跳ね上げ式肘掛け、前席との間69cm以上 立ち座り易さに配慮し、座面高さは40～43cm(全ての座席)	縦握り棒を3席ごとに配置 2席ごとに肘掛け設置 座面は高め(430mm) クッションは固め 背もたれ角度なし 座席下にかかとが入る空間を確保	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。	同左  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。	同左  同左	・試験車の優先席の座面高さは好評、クッションは不評であった。 ・座面高さの調整以外に、いすの下に踵が入るスペースを確保したり、握り棒、握り手、手すりなどを適切に配置することによっても立ち座り安さの改善が可能。 ・座面高さは高齢者の身体機能データベースより割り出した数値。 ・安全に着座できるとは、発進、旋回、制動時に乗客が姿勢保持できることを意味する。	
		操作しやすい押しボタン	高齢者、移動制約者、小児に配慮し120cm程度の低めの位置に押しボタンを設置する	立席者と兼用で1400mmの高さに設置	優先席には、乗客が利用し易い位置にわかり易い押しボタンを設置する。	同左  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。	同左  同左  同左	・試験車の優先席のボタン位置(高さ1400mm)では高齢者や子供が押せないとの指摘あり。	
	運賃箱	わかりやすく使いやすく		薄型運賃箱を採用し通路幅を確保	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。	同左  同左  運賃箱は、投入口、釣銭受け皿、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。	同左  同左  同左  料金の収受方法の整理、統一化等を検討し、さらに使いやすいコンパクトな運賃箱を開発し採用することが望ましい。	・運賃箱が車内通路幅に与える影響は大きく、ここが隘路になるケースが多い。	

バリアフリー化のねらい			現行バリアフリー法の移動円滑化基準による規定	障害者・高齢者のための公共交通機関の車両等に関するモデルデザイン	試作試験車に採用した仕様	標準仕様			解説
目的	部位	方策				2004年以前標準仕様	2005年以降標準仕様	将来の開発普及目標仕様	
	室内色彩	白内障や色覚障害者に配慮		優先席は他の座席と色分け 乗降口付近の手すりおよび床は黄色	全ての握り棒を赤色に塗装 座席も赤(ただし低明度)、優先席も同じ(背もたれ部の模様で区別) 背景に当たる天井、床、窓枠はグレー～黒 車両前部フラット部の床に通路(導線)を明示 ドアの内側、ドア付近の床など注意箇所は黄	座席、握り棒、通路および注意箇所などは高齢者や視覚障害者にもわかり易い配色とする。	同左  高齢者および色覚障害者でも見えるよう、握り棒、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には対して十分な明度差をつける。	同左  同左  同左  眩しさを与える色、材質の使用を控えることが望ましい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>赤色の握り棒は比較的好評。</li> <li>反面、色覚障害者(色盲)にとっては赤は見にくいとの指摘あり。</li> <li>朱や黄赤は高齢者、色覚障害者のいずれからも認識可(シミュレーション結果、色覚障害者の見解)</li> <li>色相による識別は色覚障害者にとっては難しい場合があるので、明度差でも区別するのがよい。</li> </ul>



添付図 推奨するピクトグラムおよび寸法