

参考資料 1

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律 (抜粋) (平成十二年五月十七日法律第六十八号)

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が増大していることにかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造及び設備を改善するための措置、旅客施設を中心とした一定の地区における道路、駅前広場、通路その他の施設の整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「高齢者、身体障害者等」とは、高齢者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの、身体障害者その他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者をいう

2 この法律において「移動円滑化」とは、公共交通機関を利用する高齢者、身体障害者等の移動に係る身体の負担を軽減することにより、その移動の利便性及び安全性を向上することをいう

3 この法律において「公共交通事業者等」とは、次に掲げる者をいう

一 鉄道事業法 (昭和六十一年法律第九十二号)による鉄道事業者 (旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。)

二 軌道法 (大正十年法律第七十六号)による軌道経営者 (旅客の運送を行うものに限る。)

三 道路運送法 (昭和二十六年法律第百八十三号)による一般乗合旅客自動車運送事業者

四 自動車ターミナル法 (昭和三十四年法律第百三十六号)によるバスターミナル事業を営む者

五 海上運送法 (昭和二十四年法律第百八十七号)による一般旅客定期航路事業 (日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。以下同じ。)を営む者

六 航空法 (昭和二十七年法律第二百三十一号)による本邦航空運送事業者 (旅客の運送を行うものに限る。)

七 前各号に掲げる者以外の者で次項第一号、第四号又は第五号の旅客施設を設置し、又は管理するもの

4 この法律において「旅客施設」とは、次に掲げる施設であって、公共交通機関を利用する旅客の乗降、待合いその他の用に供するものをいう

一 鉄道事業法 による鉄道施設

二 軌道法 による軌道施設

三 自動車ターミナル法 によるバスターミナル

四 海上運送法 による輸送施設 (船舶を除き、同法 による一般旅客定期航路事業の用に供するものに限る。)

五 航空旅客ターミナル施設

- 5 この法律において「特定旅客施設」とは、旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当するものをいう
- 6 この法律において「車両等」とは、公共交通事業者等が旅客の運送を行うためその事業の用に供する車両、自動車、船舶及び航空機をいう
- 7 この法律において「重点整備地区」とは、特定旅客施設を中心として設定される次に掲げる要件に該当する地区をいう
 - 一 特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設の所在地を含む地区であること
 - 二 特定旅客施設、当該特定旅客施設と前号の施設との間の経路 (以下「特定経路」という。)を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設 (以下「一般交通用施設」という。)及び当該特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園その他の公共の用に供する施設 (以下「公共用施設」という。)について移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること
 - 三 当該地区において移動円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること
- 8 この法律において「特定事業」とは、公共交通特定事業、道路特定事業及び交通安全特定事業をいう
- 9 この法律において「公共交通特定事業」とは、次に掲げる事業をいう
 - 一 特定旅客施設内においてエレベーター、エスカレーターその他の移動円滑化のために必要な設備を整備する事業
 - 二 前号の事業に伴い特定旅客施設の構造を変更する事業
 - 三 公共交通事業者等が特定旅客施設を利用する旅客の運送を行うために使用する自動車 (以下「特定車両」という。)を床面の低いものとすることその他の特定車両に関する移動円滑化のために必要な事業
- 10 この法律において「道路管理者」とは、道路法 (昭和二十七年法律第百八十号)第十八条第一項 に規定する道路管理者をいう
- 11 この法律において「道路特定事業」とは、次に掲げる道路法 による道路の新設又は改築に関する事業 (これと併せて実施する必要がある移動円滑化のための施設又は設備の整備に関する事業を含む。)をいう
 - 一 歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識その他の移動円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業
 - 二 歩道の拡幅又は路面の構造の改善その他の移動円滑化のために必要な道路の構造の改良に関する事業
- 12 この法律において「交通安全特定事業」とは、次に掲げる事業をいう
 - 一 高齢者、身体障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、道路

交通法（昭和三十五年法律第五号）第九条の歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示その他の移動円滑化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示（以下「信号機等」という。）の同法第四条第一項の規定による設置に関する事業

- 二 違法駐車行為（道路交通法第五十一条の二第一項の違法駐車行為をいう。以下この号において同じ。）に係る自転車その他の車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動その他の移動円滑化のために必要な特定経路を構成する道路における違法駐車行為の防止のための事業

（基本方針）

第三条 主務大臣は、移動円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動円滑化の促進に関する基本方針（以下「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 基本方針には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 移動円滑化の意義及び目標に関する事項
 - 二 移動円滑化のために公共交通事業者等が講ずべき措置に関する基本的な事項
 - 三 第六条第一項の基本構想の指針となるべき次に掲げる事項
 - イ 重点整備地区における移動円滑化の意義に関する事項
 - ロ 重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項
 - ハ 特定旅客施設、特定車両、特定経路を構成する一般交通用施設及び当該特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される公共用施設について移動円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項
 - ニ 八に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業（土地区画整理法（昭和三十九年法律第百十九号）による土地区画整理事業をいう。以下同じ。）市街地再開発事業（都市再開発法（昭和三十四年法律第三十八号）による市街地再開発事業をいう。以下同じ。）その他の市街地開発事業（都市計画法（昭和三十四年法律第百号）第四条第七項に規定する市街地開発事業をいう。以下同じ。）に関し移動円滑化のために考慮すべき基本的な事項その他必要な事項
 - 四 移動円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動円滑化の促進に関する事項
- 3 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。
- 4 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

第二章 移動円滑化のために公共交通事業者等が講ずべき措置

（基準適合義務等）

第四条 公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等（以下「新設旅客施設等」という。）を、移動円滑化のために必要な構造及び設備に関する主務省令で定める基準（以下「移動円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

- 2 公共交通事業者等は、新設旅客施設等を移動円滑化基準に適合するように維持しなければならない。
- 3 公共交通事業者等は、その事業の用に供する旅客施設及び車両等（新設旅客施設等を除く。）を移動円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

- 4 公共交通事業者等は、高齢者、身体障害者等に対し、これらの者が公共交通機関を利用して移動するために必要となる情報を適切に提供するよう努めなければならない。
- 5 公共交通事業者等は、その職員に対し、移動円滑化を図るために必要な教育訓練を行うよう努めなければならない。

(基準適合性審査等)

第五条 主務大臣は、新設旅客施設等について鉄道事業法 その他の法令の規定で政令で定めるものによる許可、認可その他の処分の申請があった場合には、当該処分に係る法令に定める基準のほか、移動円滑化基準に適合するかどうかを審査しなければならない。

- 2 公共交通事業者等は、前項の申請又は鉄道事業法 その他の法令の規定で政令で定めるものによる届出をしなければならない場合を除くほか、旅客施設の建設又は前条第一項の主務省令で定める大規模な改良を行おうとするときは、あらかじめ、主務省令で定めるところにより、その旨を主務大臣に届け出なければならない。その届け出た事項を変更しようとするときも、同様とする。
- 3 主務大臣は、新設旅客施設等のうち車両等（第一項の規定により審査を行うものを除く）若しくは前項の政令で定める規定若しくは同項の規定による届出に係る旅客施設について前条第一項の規定に違反している事実があり、又は新設旅客施設等について同条第二項の規定に違反している事実があると認める場合には、公共交通事業者等に対し、当該旅客施設又は車両等を移動円滑化基準に適合させるために必要な措置をとるべき旨の命令をすることができる。ただし、鉄道事業法 その他の法律の規定で政令で定めるものによる事業改善の命令がある場合にあっては、当該命令によるものとする。

第三章 重点整備地区における移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進

(移動円滑化基本構想)

第六条 市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成することができる。

- 2 基本構想には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 重点整備地区における移動円滑化に関する基本的な方針
 - 二 重点整備地区の位置及び区域
 - 三 特定旅客施設、特定車両、特定経路を構成する一般交通用施設及び当該特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される公共用施設について移動円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
 - 四 前号に規定する事業と併せて実施する土地区画整理事業、市街地再開発事業その他の市街地開発事業に関し移動円滑化のために考慮すべき事項その他必要な事項
- 3 基本構想は、都市計画及び都市計画法第十八条の二 の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれ、かつ、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項 の基本構想に即したものでなければならない。
- 4 市町村は、基本構想を作成しようとするときは、これに定めようとする特定事業に関する事項について、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）と協

議しなければならない。

- 5 市町村は、基本構想を作成するに当たり、あらかじめ、関係する公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に対し、特定事業に関する事項について基本構想の案を作成し、当該市町村に提出するよう求めることができる。
- 6 前項の案の提出を受けた市町村は、基本構想を作成するに当たっては、当該案の内容が十分に反映されるよう努めるものとする。
- 7 前二項に規定するもののほか、関係する公共交通事業者等、道路管理者その他の一般交通用施設及び公共用施設の管理者並びに公安委員会は、市町村による基本構想の作成に協力するよう努めなければならない。
- 8 市町村は、基本構想を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者その他の一般交通用施設及び公共用施設の管理者並びに公安委員会に、基本構想の写しを送付しなければならない。
- 9 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により基本構想の写しの送付を受けたときは、市町村に対し、必要な助言をすることができる。
- 10 第四項から前項までの規定は、基本構想の変更について準用する。

(公共交通特定事業の実施)

第七条 前条第一項の規定により基本構想が作成されたときは、関係する公共交通事業者等は、単独で又は共同して、当該基本構想に即して公共交通特定事業を実施するための計画（以下「公共交通特定事業計画」という。）を作成し、これに基づき、当該公共交通特定事業を実施するものとする。

- 2 公共交通特定事業計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 公共交通特定事業の対象となる特定旅客施設又は特定車両
 - 二 公共交通特定事業の内容
 - 三 公共交通特定事業の実施予定期間並びにその実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 3 公共交通事業者等は、公共交通特定事業計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する市町村及び道路管理者の意見を聴かなければならない。
- 4 公共交通事業者等は、公共交通特定事業計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する市町村及び道路管理者に送付しなければならない。
- 5 前二項の規定は、公共交通特定事業計画の変更について準用する。

(公共交通特定事業計画の認定)

第八条 公共交通事業者等は、主務省令で定めるところにより、主務大臣に対し、公共交通特定事業計画が重点整備地区における移動円滑化を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

- 2 主務大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、前条第二項第二号に掲げる事項が基本方針及び移動円滑化基準に照らして適切なものであり、かつ、同項第二号及び第三号に掲げる事項が当該公共交通特定事業を確実に遂行するために技術上及び資金上適切なものであると認めるときは、その認定をするものとする。
- 3 前項の認定を受けた者は、当該認定に係る公共交通特定事業計画を変更しようとするときは、主務大

臣の認定を受けなければならない。

- 4 第二項の規定は、前項の認定について準用する。
- 5 主務大臣は、第二項の認定を受けた者が当該認定に係る公共交通特定事業計画（第三項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの）に従って公共交通特定事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

（公共交通特定事業の実施に係る命令等）

第九条 市町村は、第七条第一項の規定による公共交通特定事業が実施されていないと認めるときは、公共交通事業者等に対し、その実施を要請することができる。

- 2 市町村は、前項の規定による要請を受けた公共交通事業者等が当該要請に応じないときは、その旨を主務大臣に通知することができる。
- 3 主務大臣は、前項の規定による通知があった場合において、公共交通事業者等が正当な理由がなくて第一項の公共交通特定事業を実施していないと認めるときは、当該公共交通事業者等に対し、当該公共交通特定事業を実施すべきことを勧告することができる。
- 4 主務大臣は、前項の規定による勧告を受けた公共交通事業者等が正当な理由がなくてその勧告に係る措置を講じない場合において、当該公共交通事業者等の事業について高齢者、身体障害者等の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるときは、第五条第三項の規定により命令をすることができる場合を除くほか、当該公共交通事業者等に対し、移動円滑化のために必要な措置を講ずべき旨の命令をすることができる。ただし、鉄道事業法その他の法律の規定で政令で定めるものによる事業改善の命令がある場合にあつては、当該命令によるものとする。

（国、地方公共団体及び国民の責務）

第二十条 国は、移動円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずよう努めなければならない。

- 2 国は、移動円滑化に関する研究開発の推進及びその成果の普及に努めなければならない。
- 3 国は、広報活動等を通じて、移動円滑化の促進に関する国民の理解を深めよう努めなければならない。
- 4 地方公共団体は、国の施策に準じて、移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずよう努めなければならない。
- 5 国民は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した円滑な移動を確保するために協力するよう努めなければならない。

附 則

（検討）

第三条 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

以下省略

（出典 総務省法令データ提供システム <http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/idxsearch.cgi>）

参考資料 2

移動円滑化の促進に関する基本方針 (抜粋)

(平成 12 年 11 月 15 日国家公安委員会、運輸省、建設省、自治省告示第 1 号)

我が国においては、急速な高齢化の進展、ノーマライゼーションの理念の浸透などから、高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活の確保の重要性が増大してきており、その前提の一つとして、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上 (以下「移動円滑化」という) が急務となっている。

本方針は、このような移動円滑化の実現に向け、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律 (以下「法」という) に基づき、国、地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会等の関係者が互いに連携しつつ移動円滑化を総合的かつ計画的に推進していくための基本的な方針として定めるものである。

一 移動円滑化の意義及び目標に関する事項

1 移動円滑化の意義

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、本格的な高齢社会への対応が急務となっている。来るべき高齢社会においては、健全で活力ある社会形成のためには、高齢者の自立と社会参加が不可欠となる。

また、近年、障害者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指す、ノーマライゼーションの理念の社会への浸透が進み、障害者が障害のない者とともに活動し、サービスを受けることができるよう配慮することが強く求められるようになってきている。

このように我が国においては、高齢者、身体障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会を構築する重要性が増大してきており、そのための環境の整備を一刻も早く推進していくことが求められている。公共交通機関を利用した移動は、高齢者、身体障害者等が社会参加をするための重要な手段であることから、移動円滑化を促進することは、このような社会の実現のために大きな意義を持つものである。

移動円滑化の効果としては、高齢者、身体障害者等の社会参加が促進され、社会的・経済的に活力ある社会が維持されるほか、高齢者、身体障害者を含めすべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備が実現することが挙げられる。

なお、移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見を十分に聴き、それを反映させることが重要である。

2 移動円滑化の目標

移動円滑化を実現するためには、公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造及び設備を改善するとともに、旅客施設の周辺において連続した移動経路を形成する歩道、駅前広場、通路等を整備することが重要である。

したがって、法では、公共交通事業者等が旅客施設を新設するとき若しくは一定の大規模な改良を行うとき又は車両等を新たに事業の用に供しようとするときは、当該旅客施設及び車両等の移動円滑化基準への適合が義務付けられているほか、市町村が重点整備地区における移動円滑化に係る公共交通特定事業、道路特定事業、交通安全特定事業その他の事業の重点的かつ一体的な推進に関して作成する基本構想に即して事業を実施することとしている。

移動円滑化の促進に当たっては、国、地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者、都道府県公安委員会等の関係者が必要に応じて緊密に連携しながら、法に基づく枠組みの活用等により、以下に掲げる事項を達成することを目標とする。

(1) 旅客施設

バスターミナル

1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上であるバスターミナルに関し、平成22年までに、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には身体障害者対応型便所の設置等の移動円滑化を原則としてすべてのバスターミナルについて実施する。また、これ以外のバスターミナルについても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動円滑化を可能な限り実施する。

(2) 車両等

バス車両

バス車両（現時点においては、総車両数約60,000台）に関し、原則として、10年から15年で低床化された車両に代替する。また、ノンステップバスについては、向こう3年間から5年間を目途に標準化を図ること等の措置を講ずることにより、新規導入車両に占める割合を逐次高めることとし、これによって平成22年までに、バス総車両数の20パーセントから25パーセントをノンステップバスとする。

以下省略

(出典：国土交通省ホームページ http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/3_bf_kihonhoshin.html)

参考資料 3

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 (抜粋) (平成十二年十一月一日運輸省・建設省令第十号)

第一章 総則

(定義)

第一条 この省令において、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。

(一～三省略)

四 車いすスペース 車いすを使用している者(以下「車いす使用者」という。)の用に供するため車両等に設けられる場所であつて、次に掲げる要件に該当するものをいう。

イ 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。

ロ 車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すり(握り手)その他これに類する設備を含む。以下同じ。)が設けられていること。

ハ 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。

ニ 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。

ホ 車いすスペースである旨が表示されていること。

(五～十一省略)

十二 自動車 道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)による一般乗合旅客自動車運送事業者が旅客の運送を行うためその事業の用に供する自動車をいう。

(十三・十四省略)

2 前項に規定するもののほか、この省令において使用する用語は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(以下「法」という。)において使用する用語の例による。

第三章 車両等

第三節 自動車

(適用範囲)

第三十四条 自動車の構造及び設備については、この節の定めるところによる。

(乗降口)

第三十五条 乗降口の踏み段は、その端部とその周囲の部分との色の明度の差が大きいこと等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 有効幅は、八十センチメートル以上であること。

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。

（床面）

第三十六条 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。

（車いすスペース）

第三十七条 自動車には、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 車いすを固定することができる設備が備えられていること。ただし、車いす使用者が後ろ向き状態で利用する車いすスペースであって背あてが設けられているものについては、この限りでない。

二 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。

三 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その他の装置を備えることとされている自動車である場合は、車いす使用者が利用できる位置に、当該ブザその他の装置が備えられていること。

四 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。

（通路）

第三十八条 第三十五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有効幅）は、八十センチメートル以上でなければならない。

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。

（運行情報提供設備等）

第三十九条 車内には、次に停車する停留所の名称その他の当該自動車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。

2 自動車には、車外用放送設備を設けなければならない。

3 自動車の前面、左側面及び後面に、自動車の行き先を見やすいように表示しなければならない。

以下省略

（出典 総務省法令データ提供システム <http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/idxsearch.cgi>）

参考資料 4

自動車工業会・バス協会等が策定したノンステップバスの標準仕様（公表資料） -- 自工会ニュースリリース --

既存ノンステップバスの標準仕様策定について

平成 13 年 4 月 4 日

(社)日本自動車工業会

(社)日本自動車車体工業会

(社)日本自動車工業会と(社)日本自動車車体工業会は、(社)日本バス協会と共にバス利用者の利便性向上や車両価格の低下等を通じたノンステップバスの普及促進を目的に、今般、既存ノンステップバスの標準仕様を策定した。

高齢化社会の進展等を背景に交通バリアフリー化のニーズが高まる中、バス交通においてはノンステップバスの普及促進が期待されている所である。

しかし、現在のノンステップバスは、乗降の円滑化が図られるというメリットの一方で、従来型のバス構造をベースとした設計・車両構造であるため、車内の段差・スロープの発生、さらには座席数の減少等利用者の利便性低下や個々のバス事業者からの異なる仕様要求に対応した製造による価格上昇が、その普及への阻害要因となっている現状にある。

このため、バス協会内に、自工会・車工会・バス協会・国土交通省・経済産業省・学識経験者からなる「ノンステップバス標準仕様化策定検討会」を設置(平成 12 年 6 月)し、ノンステップバスの標準仕様の検討を行ってきた。

今般策定した既存ノンステップバスの標準仕様の概要は下記の通り。

(1) 車体構造変更に大きな影響のある項目

- * 燃料タンクの取り付け位置.....左置き
- * 出入口位置.....前、中扉のみ

(2) 多種類発生している仕様の削減、統一化

- * 車室内の色.....天井はクリーム色、腰板はクリーム色又はグレー色
- * シート配置.....3パターン

- * 天井配置.....室内灯、握棒等の取付位置標準化
- (3)交通バリアフリー法に関する仕様の追加
- * スロープ板、車いす固定金具、固定ベルト等.....標準設定
 - * 降車押しボタンの取付位置.....車いすスペースに追加

なお、当会としては、今般のノンステップバスの標準化は、バリアフリー化に向けた社会づくりを加速することに寄与し、車両のコストを低減できる可能性もあるため、現在のバス事業者毎の仕様からバス事業者が揃ってこの標準車両を採用して頂くことを期待している。

また今後は、ノンステップ部分の拡大、段差解消のためのタイヤハウスの縮小等を図り、利便性、安全性を更に向上させるため、基本構造について設計を見直しを行った次世代普及型のノンステップバスの開発を目指すこととしている。このため、平成 14 年度中を目途に、今回の標準仕様よりさらに基本部品 構造の共通化を図った標準仕様を策定すべく、検討会において引き続き検討を行っていくこととしている。

以上

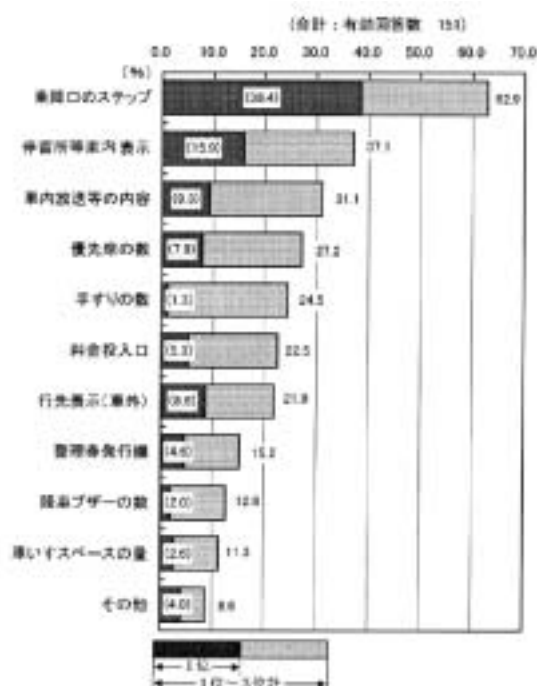
(出典 :自工会ニュースリリース http://www.jama.or.jp/release/news/prev/2001/04/010404_0.html)

参考資料 5

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 (報告書抄録)

1. 概要

本報告書は、日本財団の助成により(財)運輸政策研究機構が平成11年及び12年度に実施した「障害者・高齢者向けモデル車両デザインに関する調査」の成果をまとめたものであり、鉄道、バス、タクシー、STS、旅客船等、公共交通機関に整備することが望ましい施設仕様や配置について言及されている。調査に当たっては、有識者、関係団体、国等からなる委員会を組織し、国内の利用者に対する要望調査、欧米の先進事例調査などが合わせて行われている。路線バスに対する要望調査の結果を以下に示す。



2. 路線バスに関するモデルデザイン

路線バスについては、乗降口、車外「行先表示」、「スロープ」、乗降用手すり、「通路の幅」、「座席」、「優先席」、「車いすスペース」、「立席ポスト」、「降車ブザー」、「料金投入口」、「案内放送・車内案内表示」、「乗降用リフト(参考)」に対するモデルデザインが示されている。また、今後はノンステップバスが望ましいとしているが、普及には時間がかかるためワンステップについてもモデルデザインが示されている。さらに、先進的な事例として、「金沢市・フラットバス」、「大阪市・小型ノンステップバス」、「ストックホルムの連節バス」が紹介されている。モデルデザインの例を以下に示す。

部位別モデルデザインの例)

部位・設備項目		都市内路線バス
スロープ (ランプ)		
モデルデザイン		
車いす対応の乗降設備	<ul style="list-style-type: none"> 車いす使用者が利用する乗降口には、スロープなど車いす使用者の乗降を容易にする乗降設備を備える。 	
	ノンステップバス (推奨)	ワンステップバス
スロープ	<p>【寸法】 800 mm (幅) 以上 × 1,000 mm (長さ) 程度 注) 電動式には、長さ 825 mm のものもある。 (バス床面高さ、歩道の高さ、スロープの長さは、第 5 章を参照)</p> <p>【勾配】 推奨値：約 7 度、11%</p> <p>【耐荷重】 250Kg</p> <ul style="list-style-type: none"> 操作の簡単な電動式、手動の引き出し式、又は折りたたみ式とする。 スロープ表面は滑りやすすくない素材とする。 	<p>【寸法】 800 mm (幅) 以上 【耐荷重】 250Kg</p>
参考：移動円滑化基準		
<ul style="list-style-type: none"> 乗降口のうち 1 以上は、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 (運輸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。 <p>(告示)</p> <ul style="list-style-type: none"> スロープは弁の幅は、72cm 以上であること。 スロープ板の一端を縁石 (その高さが 15cm のもの。) に乗せた状態において、スロープ板とのなす角度は、14 度以下であること。 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。 		
姿図・寸法		
 <p>ノンステップバスのスロープ</p>  <p>ワンステップバスのスロープ</p>		
 <p>折りたたみスロープの使用例</p>  <p>着脱式スロープ板は折りたたんで携行できる。</p>		

(出典 運政機構資料 120033 平成 13年 3月)

参考資料 6

標準案内用図記号ガイドラインについて

(ホームページ抄録)

1. 策定の経緯

本ガイドラインは、交通施設、観光施設、スポーツ施設、商業施設等の国内諸施設に使用される案内用図記号の標準となることを目的に、交通エコロジー・モビリティ財団が日本財団の助成を得て策定したものである。策定に当たっては行政機関、交通事業者、観光・流通事業者団体、消費者団体、障害者団体、学識経験者、デザイナー等からなる「一般案内用図記号検討委員会」における検討を経ている。委員会は1999年4月に設置され、2001年3月1日の委員会で125項目の記号が「標準案内用図記号」として決定した。その後、JIS化の活動が進められ、125項目のうち104項目については、2002年3月20日にJIS Z 8210として制定された。

2. 案内用図記号

決定された計125項目の案内用図記号の内訳は以下に示す通りであり、これらは同財団のホームページからダウンロードできるようになっている。

公共一般施設	38項目
交通施設	17項目
商業施設	10項目
観光・文化・スポーツ施設	17項目
安全	5項目
禁止	20項目
注意	8項目
指示	10項目

(出典 交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ)

<http://www.ecomo.or.jp/symbols/page00index.html>)

参考資料 7

ノンステップバス導入に見るバリアフリー施策の効果に関する調査について (公表資料抜粋) 国土交通省総合政策局交通消費者行政課プレスリリース資料

平成 15年 2月 10日

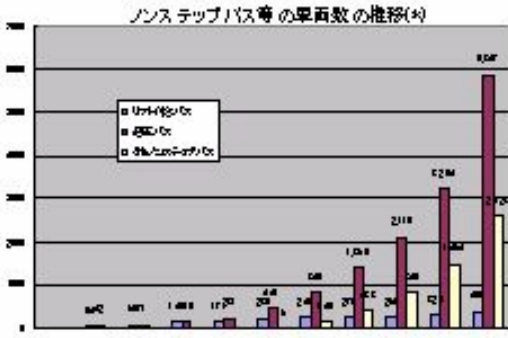
2年前の交通バリアフリー法の施行以来、ノンステップバスを街中に見る機会が増えてきました。ノンステップバスは、1997年に国産のノンステップバスがはじめて導入されて以来、その数を徐々に伸ばしています(下表左参照)。

このノンステップバスは超低床であるため、車椅子使用者のみならず、杖を利用している方、高齢者、ベビーカー利用者等様々な人々のスムーズな乗降を可能としています。

今回、ノンステップバスの導入による効果を調査したところ、

- * 車いす使用者のみならず、ベビーカー利用者等様々な方の自由な外出機会の増加等の効果 (下表右参照)
- * 乗務員の負担軽減の効果 (日常業務の変化(車いす使用者の介助)についての事業者アンケート結果(回答数:84社・複数回答))
- * 車いす使用者単独での利用が増えている(32.1% :1位)
- * 乗降に伴う乗務員の介助負担が軽減された(17.9% :2位)

等の効果が出ていることが明らかになりました。



(*) 「平成13年度自動車交通局関係移動円滑化実績等について」(平成14年11月11日プレス発表)より



調査の方法

ノンステップバスの導入に伴う

- * 生活環境の変化についての身体障害者、高齢者等へのヒアリング調査
- * 乗務員の業務の変化についてのアンケート調査

ノンステップバスの特徴

- * 路面とバスとの隙間・段差が小さいため、スロープにより介助なしの乗降も可能。
- * 車両内での段差のない乗降が可能。
- * ニーリングにより乗降口を地上面近くまで下げることができるため、バス停の歩道に殆ど隙間なく停車できれば、車椅子使用者の自力乗降も可能。
- * 乗降時の段差移動が極小化されているために、足腰の弱い高齢者、ベビーカー利用者にとっても負担が軽減。

ノンステップバス導入の効果～ノンステップバス利用者等の声から～

身体障害者、高齢者、ベビーカー利用者等の、[1] 自由な外出機会の増加、[2] 消費活動の活発化、[3] 障害者の意識の変化、[4] 乗降時の安全性の向上、[5] 家族や介助者の負担の軽減等

- * 「自宅や施設にこもりきりだったが、ノンステップバスに乗れることがわかり外出機会が増えた」以前は行きたくてもいけない場所が多かったが、最近は行きたい場所に一人で外出できるようになり、夢のようである」
- * 「バスの車窓から見つけたレストランに出かけるようになった」駅前周辺で買い物を楽しむようになった」ワルチャー教室に通ったり、行ったことのないカフェに立ち寄りするようになった」
- * 「ベビーカーをたたまずに乗り込むことができ非常に負担軽減となっている」小さい子どもでも容易に乗降できる」
- * 「高齢者のタクシー代などの出費負担が軽減されるのではないか」公共交通のバリアフリー化が進めば、少しでもタクシー利用を減らすことができ、家計負担も軽減される」
- * 「単独で駅にアクセスすることができるため、自家用車で送迎する家族の負担が大幅に軽減された」
- * 「ノンステップバスが導入され、養護学校の生徒も普通の人と一緒に行動し、普通の生活ができるようになってきた。教育の場面でも、公共交通機関を利用する機運が高まっている」バスを利用するようになって、最近、性格が明るくなったと感じている」

<乗務員のバリアフリー業務に係る負担の軽減>

- * 「高齢者の乗降が楽になり、乗降時間も短縮でき定時運行をしやすくなった」
- * 「車椅子使用者の乗降について、一般車両と比べ短時間で安全に行えるため、乗務員の負担も軽減された」

<一般の利用者へのノーマライゼーション思想の浸透>

- * 「最近、少しずつだが、周りの一般利用者から特別な目で見られることがなくなってきた」

(出典：国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01/010210.html>)