

6章 旅客特定車両停留施設

6.1. 旅客特定車両停留施設の構造

○旅客特定車両停留施設

旅客特定車両停留施設とは、交通の混雑緩和を図る目的のため、道路に接して道路管理者が設けるバス・タクシー・トラック等の事業者用の停留施設（特定車両停留施設）のうち、旅客用車両を同時に2台以上停留させる施設である。

旅客特定車両停留施設については、道路移動等円滑化基準でバリアフリーに関するハード・ソフト両面の基準が定められているほか、特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令（令和2年国土交通省令第91号）にて、特定車両用場所等に関する構造基準が定められており、交通結節機能の高度化のための構造として、鉄道駅等の旅客施設との乗り換え動線における移動の負担低減、利便施設や待合所等の配置について配慮する必要がある。また、ハード面の対応に加えて、必要に応じて人的支援体制を構築しておくことが望ましい。

※参考 1-1-6 旅客特定車両停留施設の概要

参考 2-6-1 旅客特定車両停留施設の配慮事項 を参照

① 通路

| | |
|------------|---|
| 考え方 | 通路については、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、道路や公共用通路など旅客特定車両停留施設の外部から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通路を複数確保することが望ましい。 |
|------------|---|

道路移動等円滑化基準

(通路)

第三十三条 公共用通路（旅客特定車両停留施設に旅客特定車両（道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）第一条第一号から第三号までに掲げる自動車をいう。以下同じ。）が停留することができる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、旅客特定車両停留施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、乗降場ごとに一以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

一 有効幅員は、一・四メートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、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、五十メートル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、有効幅員を一・二メートル以上とすることができる。

二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

イ 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、八十センチメートル以上とすることができる。

ロ 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とすること。

三 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

2 第一項の一以上の通路（以下「移動等円滑化された通路」という。）において床面に高低差がある場合は、エレベーター又は傾斜路を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、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。

| |
|---|
| <p>3 旅客特定車両停留施設に隣接しており、かつ、旅客特定車両停留施設と一体的に利用される他の施設のエレベーター（第三十五条の基準に適合するものに限る。）又は傾斜路（第三十六条の基準に適合するものに限る。）を利用することにより高齢者、障害者等が旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時公共用通路と旅客特定車両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、前項の規定によらないことができる。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。</p> <p>4 旅客特定車両停留施設の通路は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>二 段差を設ける場合は、当該段差は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 踏面の端部の全体とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段差を容易に識別できるものとする。</p> <p>ロ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p> |
|---|

| ガイドライン | | |
|--|---|-----------------|
| ◎：道路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 | | |
| <p>通路確保の考え方</p> | <p>◎公共用通路から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの（以下「移動等円滑化された通路」という。）を、乗降場ごとに1以上設ける。</p> <p>※公共用通路とは、旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる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、旅客特定車両停留施設の外部にあるもの。</p> <p>○公共用通路と旅客特定車両等の乗降口との間の通路であって主たる通行の用に供するものと当該公共用通路と当該車両等の乗降口との間に係る移動等円滑化された通路が異なる場合は、これらの通路の長さの差は、できる限り小さくする。</p> <p>○乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する通路（以下「乗継ぎ通路」という。）のうち、移動等円滑化された通路を、乗降場ごとに1以上設ける。</p> <p>○主たる乗継ぎ通路と移動等円滑化された乗継ぎ通路が異なる場合は、これらの通路の長さの差は、できる限り小さくする。</p> <p>○公共用通路との出入口と各乗降場を結ぶ通路において、旅客の移動が最も一般的な通路（主動線）を移動等円滑化する。</p> <p>○各乗降場間を結ぶ乗継ぎ通路において、旅客の移動が最も一般的な通路（主動線）を移動等円滑化する。</p> <p>○規模の大きい、又は利用者の多い旅客特定車両停留施設にあつては、主要な出入口から移動等円滑化された通路を確保する。</p> <p>○利用者数に限らず、病院、障害者施設等の周辺施設の状況や高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して移動等円滑化された通路を確保する。</p> <p>○移動等円滑化された出口までの通路を分かりやすく明示する。</p> <p>○公共用通路との出入口を移動等円滑化した場合には、公共用通路側の施設設置管理者と協議の上、誘導サインの表示内容の共通化及び連続化を図るなど利用者が混乱しないように乗降口から公共用通路出入口までの移動等円滑化された通路の案内を行う。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。</p> | <p>参考 2-6-1</p> |
| <p>垂直移動設備の優先順位</p> | <p>◎移動等円滑化された通路において床面に高低差がある場合は、エレベーター又は傾斜路を設ける。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、エスカレーター（構造上の理由によりエスカ</p> | |

| | | |
|----------------|--|--|
| | <p>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。</p> <p>○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。</p> <p>◎旅客特定車両停留施設に隣接しており、かつ、旅客特定車両停留施設と一体的に利用される他の施設のエレベーター又は傾斜路を利用することにより高齢者、障害者等が旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時公共通路と旅客特定車両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、当該施設のエレベーター又は傾斜路を活用することができる。また、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、同様とする。</p> <p>○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。</p> | |
| 明るさの確保 | <p>○移動等円滑化された通路は、高齢者や弱視（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、差明や夜盲症など様々な見え方があることを考慮する。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。</p> | |
| 工事期間中の通路確保の考え方 | <p>○工事等の実施により移動等円滑化された通路が遮断される場合には、次の点に配慮する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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通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通路・設備を示す。 ・移動等円滑化された通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通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に配慮する。 ・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は、安全な通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。 ・既設の視覚障害者誘導用ブロックを一時的に利用しない場合は、突起が分からないように配慮する。 ・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に配慮する。 | |
| 幅員 | <p>◎有効幅員は、1.4m 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、有効幅員を 1.2m 以上とすることができる。</p> <p>◇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1.8m以上とすることが望ましい。</p> | |
| 戸幅 | <p>◎戸を設ける場合は、有効幅は、90cm 以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、80cm 以上とすることができる。</p> | |

| | | | |
|------------|--------------|---|-----------|
| | 開閉構造 | <p>◎戸を設ける場合は、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とする。</p> <p>○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）。</p> <p>◇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輝度比が大きいこと等により弱視（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。</p> | |
| | 床の表面 | ◎床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとする。 | |
| | 段の解消 | <p>◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。</p> <p>◎段を設ける場合は、踏面の端部の全体とその周囲の部分と色の輝度比が大きいこと等により段差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を設けない構造とする。</p> | |
| | 空中突出物 | ○原則として床から2m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に、高さ1.1m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。 | |
| 手すり | 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。 | |
| | 高さ | ○高さが80～85cm、60～65cm程度である二段の手すりを両側に連続して設ける。 | |
| | 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、壁と手すりの空きを5cm程度とする。 | |
| | 端部 | <p>○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。</p> <p>◇手すりは、傾斜路の終端部から水平区間へ60cm程度延長し、利用者の乗降、誘導が円滑になるようにすることが望ましい。</p> <p>○手すりの端部は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかり等がないような処理とする。</p> | |
| | 点字 | <p>○視覚障害者の誘導動線となる通路の上段の手すりには、行き先情報を点字で表示する。点字による表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。また、点字による表示内容に間違いがないことを確認する。</p> <p>◇点字による表示内容は、設置現場において当事者の意見を聴取するなどにより、利用者にとって適した表現とすることが望ましい。</p> <p>○点字は、はがれにくいものとする。</p> | 参考 2-2-10 |

参考 2-6-1 旅客特定車両停留施設における配慮事項

旅客特定車両停留施設については、道路移動等円滑化基準でバリアフリーに関するハード・ソフト両面の基準が定められているほか、特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令（令和2年国土交通省令第91号）にて、特定車両用場所等に関する構造基準が定められている。

特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令

（交通結節機能の高度化のための構造）

第十二条 道路管理者は、旅客の乗降の用に供する特定車両停留施設であって、公共交通機関の旅客施設（以下単に「旅客施設」という。）の敷地に隣接し、若しくは近接する土地に設けられ、又は旅客施設である道路一体建物（道路法（昭和二十七年法律第八十号）第四十七条の八第一項第一号に規定する道路一体建物をいう。）と一体的な構造となるものについて、交通結節機能の高度化（特定車両停留施設及び旅客施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）を図るため、当該特定車両停留施設と旅客施設との間を往来して公共交通機関相互の乗継ぎを行う旅客の利便の増進に資するように旅客用場所を配置することその他の適当な方法により当該旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造とするように努めなければならない。



図 2-6-1 旅客特定車両停留施設のイメージ

特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令では、旅客の利便性向上のため、鉄道等との円滑な乗継ぎを確保することが重要であるとの考えから、交通結節機能の高度化のための構造に関する規定が設けられており、そのような構造としては、鉄道駅等の旅客施設との乗換え動線における垂直移動を少なくして移動の負担を軽減することや、旅客施設からバス・タクシー等の乗降場への動線上の近接した位置に便利施設や待合所等を配置することが考えられる。

- エレベーターにより縦動線を集約するとともに、歩行者デッキの整備より、乗換動線の高さを統一し、バスターミナルに円滑にアクセス

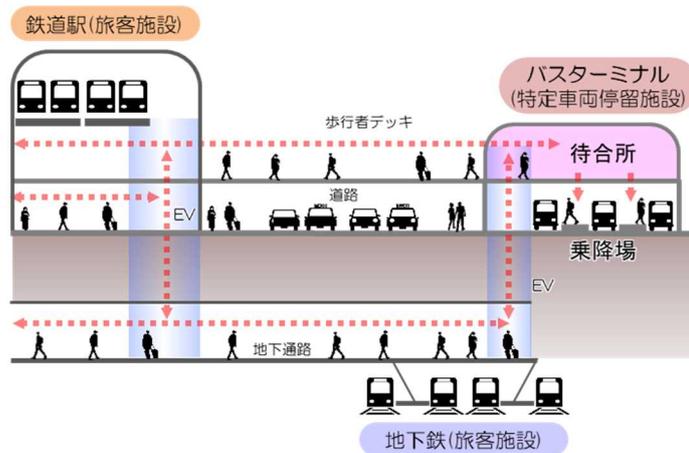


図 2-6-2 旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造のイメージ

- 鉄道駅(旅客施設)からの動線上の近接した位置に利便施設と旅客場所を配置して利用者の利便性に配慮

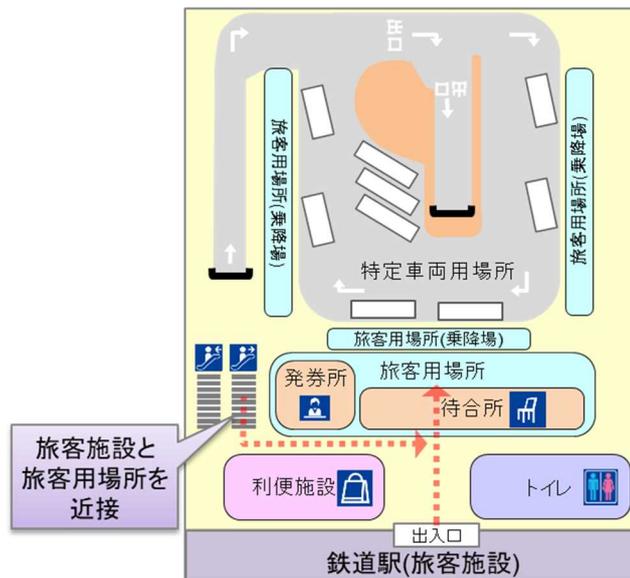


図 2-6-3 旅客の利便性等を考慮した旅客用場所の配置イメージ

また、高齢者、障害者等に限らず旅客特定車両停留施設の利用者の多くは待合所を利用することが考えられることから、待合所を設ける場合には位置や構造について特に配慮して設計・計画することが望ましい。

一方で、ガイドライン通りに整備を行っていても必ずしも十分な対応とならないことがあるため、旅客特定車両停留施設の新設や大規模な改修を行う場合は、計画の立案や整備の段階など各段階で、高齢者、障害者等が参画する機会を設け、多くの利用者にとって利用しやすい施設を整備することが重要である。

② 出入口

| | |
|-----|---|
| 考え方 | <p>移動等円滑化された通路と公共用通路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、公共用通路など旅客特定車両停留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。</p> <p>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等円滑化するよう配慮する。</p> |
|-----|---|

| 道路移動等円滑化基準 |
|--|
| <p>(出入口)</p> <p>第三十四条 移動等円滑化された通路と公共用通路の出入口は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>ロ 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とすること。</p> <p>三 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。</p> |

| ガイドライン | | |
|--|---|---|
| ◎：道路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有効幅 | <p>◎有効幅は、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、80cm以上とすることができる。</p> <p>◇車椅子使用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅1.8m以上とすることが望ましい。</p> | |
| 段の解消 | <p>◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。</p> <p>○公共用通路と旅客特定車両停留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差が生じないように、施設設置管理者間の協議により、移動等円滑化された通路の連続性を確保する。</p> <p>◇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。</p> | |
| 戸 | 幅 | ◎戸を設ける場合は、有効幅は、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、80cm以上とすることができる。 |
| | 開閉構造 | <p>◎戸を設ける場合は、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とする。</p> <p>○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）。</p> <p>◇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輝度比が大きいこと等により弱視（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。</p> |

| | | |
|-----------|--|--|
| 戸の前後の水平区間 | <p>○戸の前後には、車椅子1台が止まることができるよう1.2m以上の長さの水平区間を設ける。</p> <p>◇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1.5m以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。</p> | |
| 構造 | <p>○戸の内部と外部で互いに確認できる構造とする。</p> <p>○戸が透明な場合は、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。</p> | |
| 溝ふた | <p>○水切り用の溝ふたを設ける場合は、車椅子の車輪や視覚障害者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとする。</p> | |
| ひさし | <p>◇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、屋外に通じる旅客特定車両停留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。</p> | |

③ エレベーター

| | |
|-----|---|
| 考え方 | <p>エレベーターは、車椅子使用者の単独での利用をはじめ、車椅子使用者以外の障害者、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。</p> <p>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。</p> <p>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及び車椅子使用者が円滑に利用できる籠の大きさの場合に限定する。</p> |
|-----|---|

道路移動等円滑化基準

(エレベーター)

第三十五条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

- 一 籠の内法幅は一・四メートル以上とし、内法奥行きは一・三五メートル以上とすること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、この限りでない。
 - 二 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
 - 三 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第一号ただし書の構造のエレベーターにあつては、この限りでない。
- 2 第十二条第五号から第十三号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについて準用する。
- 3 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。

(エレベーター)

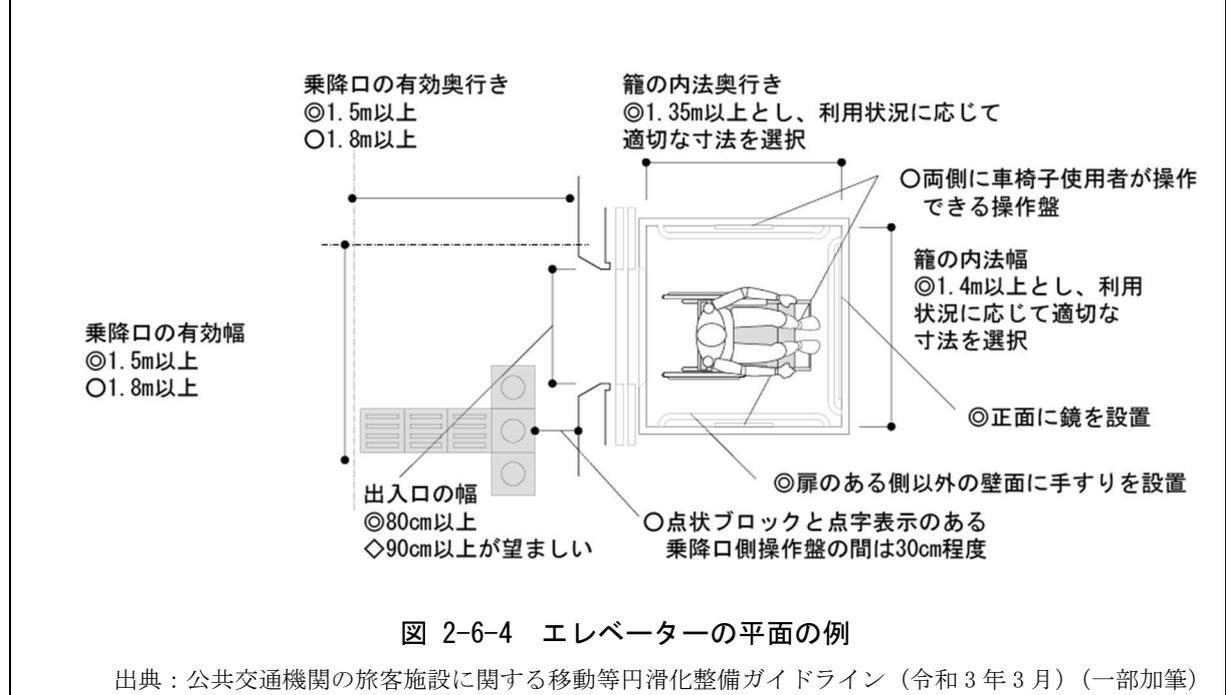
第十二条

- 五 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とすること。
- 六 籠内に手すりを設けること。
- 七 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。
- 八 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する設備を設けること。
- 九 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。
- 十 籠内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。
- 十一 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字をはり付け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こと。
- 十二 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は一・五メートル以上とし、有効奥行きは一・五メートル以上とすること。
- 十三 停止する階が三以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠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においては、この限りでない。

| ガイドライン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------|------------------------|--------------|----|----|-----|-----|--|----|-----|-----|--|----|-----|-----|--|----|-----|-----|------------------------|-----|-----|----|-----|-----|--|-----|-----|----|-----|-----|------------------------|-----|-----|----------|
| ◎：道路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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 籠及び出入口の寸法 | <p>◎籠の内法幅は1.4m以上とし、内法奥行きは1.35m以上とする。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。）は、この限りでない。</p> <p>◎籠及び昇降路の出入口の有効幅は、80cm以上とする。</p> <p>◇出入口が複数あるスルー型エレベーターにあっても、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。</p> <p>◎移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定める。</p> <p>○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及び車椅子使用者が円滑に利用できる籠の大きさの場合に限定する。</p> <p>○籠の大きさについては、以下の表も参考にし、設置するエレベーターの籠の内法幅及び内法奥行きの大きさを選定する。</p> <p style="text-align: center;"><エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>最大定員[人]</th> <th>かごの内法幅[cm]</th> <th>かごの内法奥行き[cm]</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11</td> <td>140</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>160</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>160</td> <td>150</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">17</td> <td>180</td> <td>150</td> <td rowspan="2">アクセシビリティ・ガイドライン*における標準</td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">20</td> <td>180</td> <td>170</td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">24</td> <td>200</td> <td>175</td> <td rowspan="2">アクセシビリティ・ガイドライン*における推奨</td> </tr> <tr> <td>215</td> <td>160</td> </tr> </tbody> </table> <p>必要に応じて、上記以上の大きさも考慮する。</p> <p>※公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」（開催地に求められるアクセシビリティに関する指針を示したもの）</p> <p>◇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。</p> <p>◇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。</p> | 最大定員[人] | かごの内法幅[cm] | かごの内法奥行き[cm] | 備考 | 11 | 140 | 135 | | 13 | 160 | 135 | | 15 | 160 | 150 | | 17 | 180 | 150 | アクセシビリティ・ガイドライン*における標準 | 200 | 135 | 20 | 180 | 170 | | 200 | 150 | 24 | 200 | 175 | アクセシビリティ・ガイドライン*における推奨 | 215 | 160 | 参考 2-6-2 |
| 最大定員[人] | かごの内法幅[cm] | かごの内法奥行き[cm] | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 140 | 135 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | 160 | 135 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | 160 | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | 180 | 150 | アクセシビリティ・ガイドライン*における標準 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 200 | 135 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | 180 | 170 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 200 | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 24 | 200 | 175 | アクセシビリティ・ガイドライン*における推奨 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 215 | 160 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鏡 | <p>◎籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設ける。ただし、籠の出入口が複数あり車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のエレベーターは、この限りでない。</p> <p>○出入口同方向型（一方向型）のエレベーターの籠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1.5m程度までのものとする。</p> <p>○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）。</p> | 参考 2-6-2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|----------------|---|--|
| <p>その他の構造等</p> | <p>◎移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについては、第12条第5項から第13号までの規定を準用する。</p> <p>○移動等円滑化された通路に設けるエレベーターのその他の構造等は、移動等円滑化された立体横断施設におけるエレベーターの構造等によるものとする。</p> | |
|----------------|---|--|

参考 2-6-2 エレベーターの構造



④ 傾斜路

| | |
|------------|--|
| 考え方 | <p>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。</p> <p>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。手すりは、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とする。</p> |
|------------|--|

道路移動等円滑化基準

| | |
|-------|---|
| (傾斜路) | <p>第三十六条 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下この条において同じ。）は、次に定める構造とするものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>一 有効幅員は、一・二メートル以上とすること。ただし、階段に併設する場合においては、九十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 縦断勾配は、八パーセント以下とすること。ただし、傾斜路の高さが十六センチメートル以下の場合は、十二パーセント以下とすることができる。</p> <p>三 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊場を設けること。</p> <p>2 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路の床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>3 第十三条第三号から第五号まで、第七号、第八号及び第十号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける傾斜路について準用する。</p> |
|-------|---|

| | |
|-------|---|
| (傾斜路) | <p>第十三条</p> <p>三 横断勾配は、設けないこと。</p> <p>四 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>五 手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>七 傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。</p> <p>八 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>十 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊場を設けること。</p> |
|-------|---|

ガイドライン

◎：道路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

| | | |
|-----------|---|----------|
| 構造 | <p>◎移動等円滑化された通路に設ける傾斜路（その踊場を含む。）は、以下に定める構造とするものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>◎縦断勾配は、8%以下とする。ただし、傾斜路の高さが16cm以下の場合は、12%以下とすることができる。</p> <p>○縦断勾配は、屋外では5%以下とする。</p> <p>◇縦断勾配は、屋内においても5%以下とすることが望ましい。</p> <p>◎横断勾配は、設けない。</p> <p>◎高さが75cmを超える傾斜路は、高さ75cm以内ごとに踏み幅1.5m以上の踊場を設ける。</p> <p>◇車椅子使用者が途中で休憩できるよう、屋外では高さ60cm以内ごとに踏み幅1.5m以上の踊場を設けることが望ましい。</p> <p>○排水施設を設ける場合は、車椅子の車輪、視覚障害者の白杖等の</p> | 参考 2-6-3 |
|-----------|---|----------|

| | | |
|---------|---|--|
| | 支障とならないように可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等に配慮する。 | |
| 幅員 | ◎有効幅員は、1.2m以上とする。ただし、階段に併設する場合は、90cm以上とすることができる。 ◇車椅子利用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅員1.8m以上とすることが望ましい。 | |
| 表面 | ◎床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとする。 | |
| ひさし | ○車椅子利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。 | |
| その他の構造等 | ◎第13条第3号から第5号まで、第7号、第8号及び第10号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける傾斜路について準用する。 ○移動等円滑化された通路に設ける傾斜路のその他の構造等は、移動等円滑化された立体横断施設における傾斜路の構造等によるものとする。 | |

参考 2-6-3 傾斜路の例

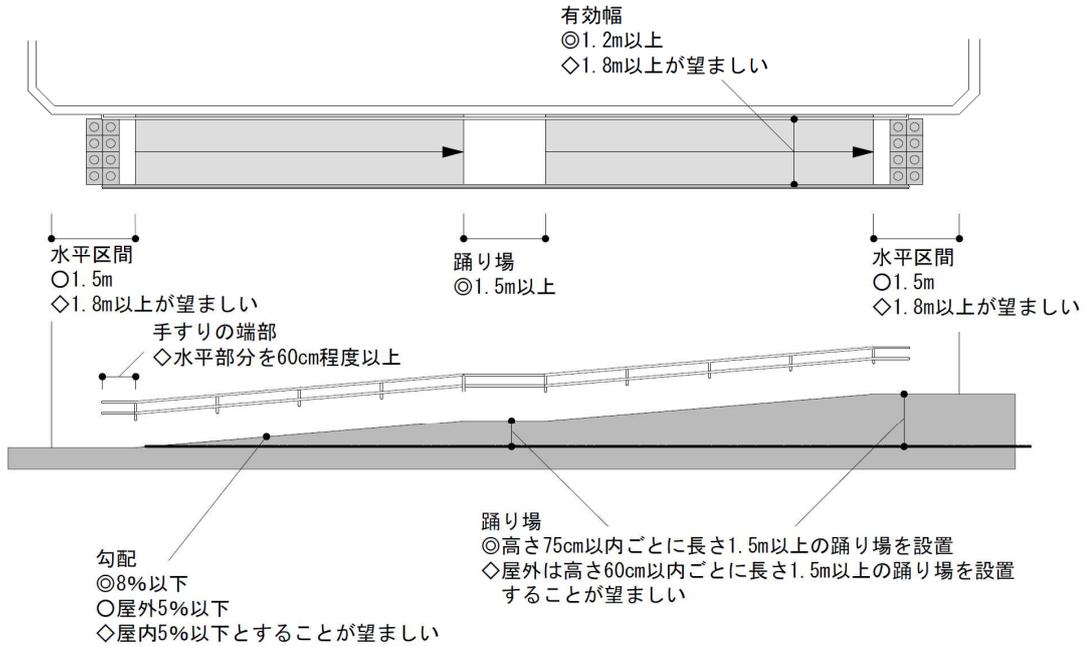
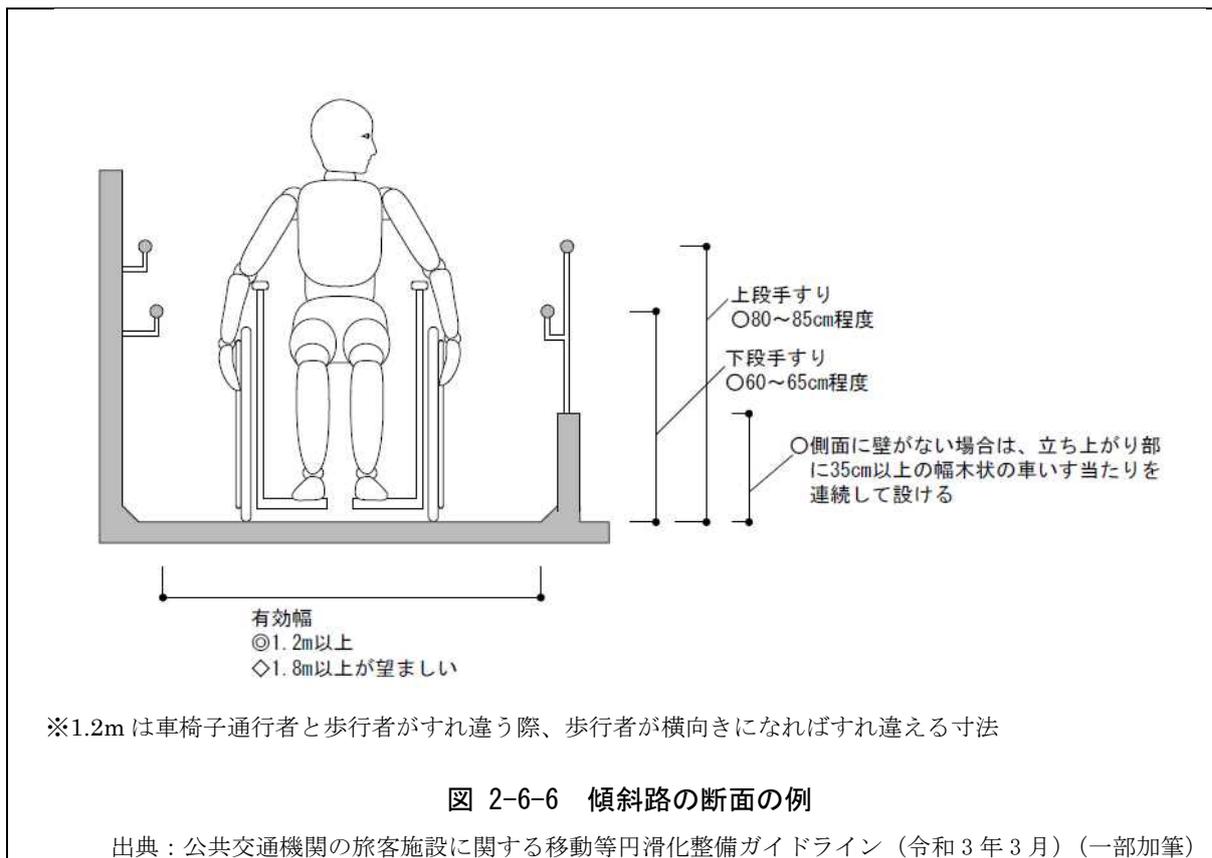


図 2-6-5 傾斜路の側面の例



⑤ 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。 |
|-----|--|

道路移動等円滑化基準

(エスカレーター)

第三十七条 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。ただし、第三号及び第四号については、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、そのうちのみが適合していれば足りるものとする。

- 一 上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。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おいては、この限りでない。
- 二 エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示すこと。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターにおいては、この限りでない。
- 三 踏み段の有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
- 四 踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

2 第十四条第二号から第五号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるものとする。

(エスカレーター)

第十四条

- 二 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。
- 三 昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。
- 四 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。
- 五 くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きい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ものとする。

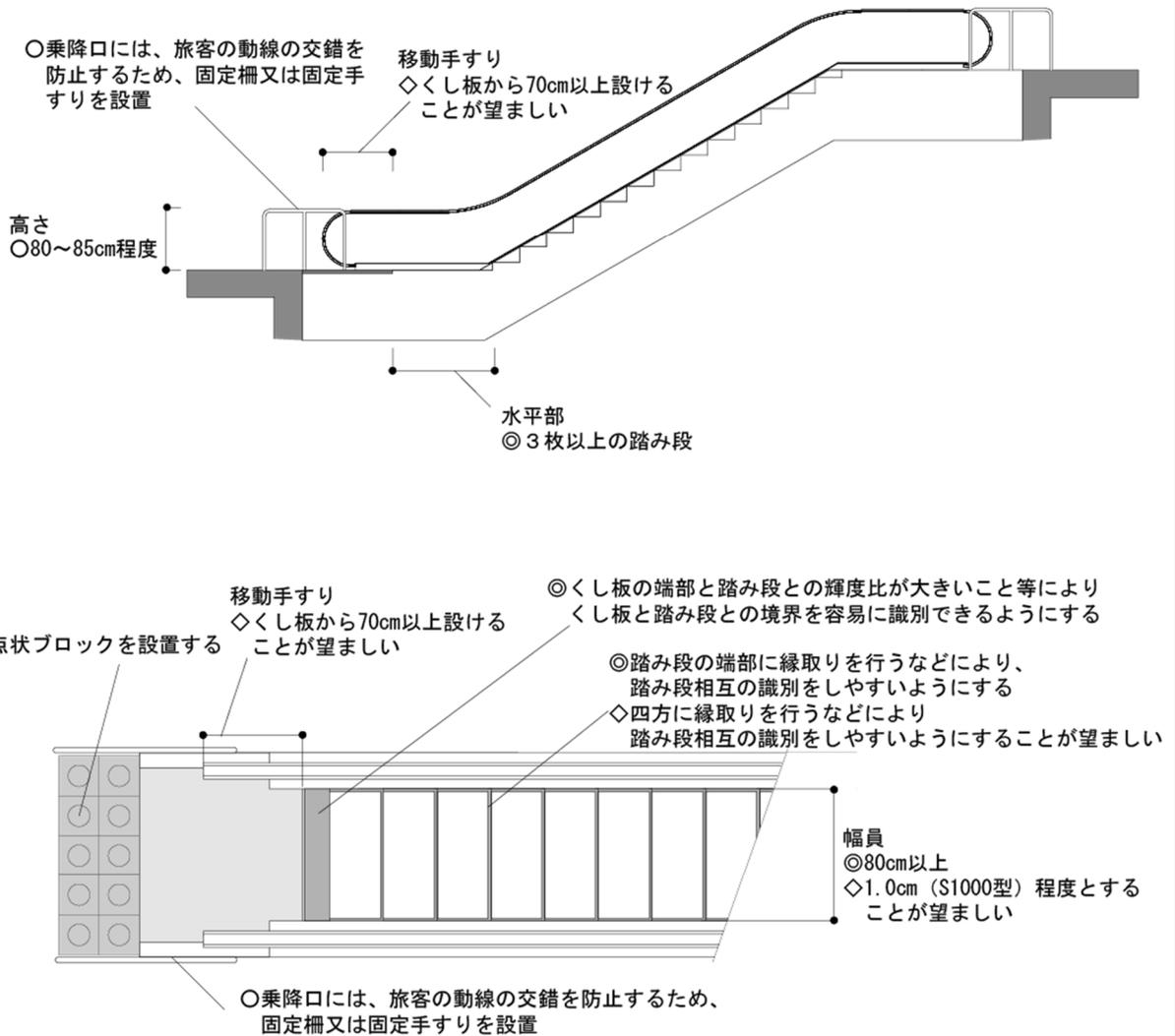
ガイドライン

◎：道路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・位置 | ◎移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターは、上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置する。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合は、この限りでない。 ○歩道等の接続部において利用者の滞留、錯綜が発生しないように、歩行動線を考慮したうえで設置位置を決定する。 | |
| 構造 | ◎踏み段の有効幅は、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。 ◇踏み段幅1m (S1000型) 程度とすることが望ましい。 ◎踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、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。 ◎踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとする。 ◎昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とする。 | 参考 2-6-4 |
| 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 | <p>◎エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、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は、この限りでない。</p> <p>◇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。</p> <p>○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 2-6-5を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚の差により様々な見え方があることに配慮する。</p> <p>◇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。</p> | 参考 2-6-5 |
| 音声案内 | <p>◎当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設ける。</p> <p>○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。</p> | |
| その他の構造等 | <p>◎第14条第2号から第5号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターについて準用する。</p> <p>○移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターのその他の構造等は、移動等円滑化された立体横断施設におけるエスカレーターの構造等によるものとする</p> | |

参考 2-6-4 エスカレーターの構造



注) 固定柵又は固定手すりの設置にあたっては、エスカレーターとの間隔が狭いと、人や物が巻き込まれる危険性があるため、その取付位置について十分な検討が必要である。なお、モデル図に示すように固定手すりを移動手すりの外側に一部重なるように設置することにより、この危険性を回避できる。

図 2-6-7 エスカレーターの構造の例

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

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。 |
|-----|--|

道路移動等円滑化基準

| |
|---|
| (階段) |
| 第三十八条 第十六条第二号から第八号まで、第十号及び第十一号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける階段について準用する。 |
| (階段) |
| <p>第十六条</p> <p>二 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>三 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こと。</p> <p>四 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>五 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>六 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>七 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p> <p>八 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>十 階段の高さが三メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。</p> <p>十一 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては一・二メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の幅員の値以上とすること。</p> |

ガイドライン

◎：道路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

| | | |
|---------|--|--|
| 幅員 | ○有効幅員は1.2m以上とする。 ◇高齢者、障害者等（階段を利用困難な人を除く）のすれ違いを考慮し、有効幅1.5m以上とすることが望ましい。 | |
| その他の構造等 | ◎移動等円滑化された通路に設ける階段については、第16条第2項から第8号まで、第10号及び第11号の規定を準用する。 ○移動等円滑化された通路に設ける階段のその他の構造等は、移動等円滑化された立体横断施設における階段の構造等によるものとする。 | |

⑦ 乗降場

| | |
|-----|---|
| 考え方 | 乗降場は、高齢者、障害者等が乗降の際につまずくことがないように、また、車椅子使用者等の乗降の円滑化が図られるよう、旅客特定車両が乗降場との隙間を空けずに停留（正着）できる構造であることが重要である。 また、柵や視覚障害者誘導用ブロック等の設備を設置し、視覚障害者等の旅客特定車両場所への進入を防止する必要がある。 |
|-----|---|

道路移動等円滑化基準

| | |
|--|--|
| (乗降場) | |
| 第三十九条 旅客特定車両停留施設の乗降場は、次に定める構造とするものとする。 | |
| 一 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。 | |
| 二 旅客特定車両の通行方向に平行する方向の縦断勾配は、五パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。 | |
| 三 横断勾配は、一パーセント以下とすること。ただし、誘導車路の構造、気象状況又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二パーセント以下とすることができる。 | |
| 四 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下この号において「旅客特定車両用場所」という。）に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。 | |
| 五 当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。 | |

ガイドライン

◎：道路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

| | | |
|------|---|----------|
| 構造 | ◎床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。 ◎当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造とする。 ○乗降場の構造は、切り込みの角度を工夫する等、バスが停留所から離れずに正着できるよう配慮する。 | 事例 2-6-1 |
| 勾配 | ◎旅客特定車両の通行方向に並行する方向の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合は、8%以下とすることができる。 ◎横断勾配は、1%以下とする。ただし、誘導車路の構造、気象状況又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、2%以下とすることができる。 ◇乗降場周辺の勾配等を考慮したうえで、できる限り水平とすることが望ましい。 | |
| 縁端部 | ◎乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（旅客特定車両用場所）に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両場所への進入を防止するための設備を設ける。 ○柵を設置する場合は、乗降の支障とならないような配置とする。 | 事例 2-6-1 |
| 傾斜路 | ○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。 | |
| 幅 | ○乗降場の有効幅は、1.8m以上とする。 | |
| 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。 | |
| 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弱視（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。 | |
|---------|---|--|

事例 2-6-1 乗降場

バスタ新宿では、車椅子使用者の円滑な乗降のためにバスの停留場所に切り込みを設けてバスが正着できるように工夫しているほか、柵の設置により視覚障害者等の旅客特定車両の通行場所への進入を防止している。



写真 2-6-1 乗降場（バスタ新宿）

⑧ 運行情報提供設備

| | |
|------------|--|
| 考え方 | <p>移動等円滑化を目指す運行情報提供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も、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。</p> <p>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。また、ICT 機器やホームページ、SNS 等を活用するとともに、情報保障に配慮することが必要である。</p> |
|------------|--|

| 道路移動等円滑化基準 | |
|--|--|
| (運行情報提供設備) | |
| <p>第四十条 旅客特定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設けるものとする。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。</p> | |

| ガイドライン | | |
|--|--|----------|
| ◎：道路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 | | |
| 設置 | <p>◎旅客特定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設ける。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。</p> | |
| 表示する情報内容 | <p>○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、車両等の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）とする。</p> <p>○車両等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。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ものとする。</p> <p>◇ネットワークを形成する他の交通事業者の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）も、提供することが望ましい。</p> <p>○簡潔かつ分かりやすい文章表現とする。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。</p> <p>◇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、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。</p> <p>○異常情報を表示するための装置を取り付けるなど、異常情報表示中である旨を継続的に示す。</p> | |
| 表示方式 | <p>◇表示方式は、文字等が均等な明るさに鮮明に見える輝度を確保し、図と地の色の輝度比を大きくすること、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。望ましい。</p> <p>○色覚の差により様々な見え方があることに配慮し、参考 2-6-5を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の色の輝度比を確保した表示とするとともに、必要に応じて文字や記号等を付加して情報を提供する。</p> <p>◇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</p> | 参考 2-6-5 |

| | | |
|-----------|--|--|
| | 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 | ○旅客特定車両等の運行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、乗降口付近や乗降場、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。 | |

参考 2-6-5 色覚のタイプによる見分けにくい色の組み合わせ

1. はじめに

色覚（色の感じ方）にはいくつかのタイプがあり、情報を分かりやすくするために付けた色がかえって情報格差を生むなど、色による情報提供を識別しづらい方がいます。

生まれながらにそうした色覚である方、また目の病気や年齢を重ねることによって一般的な色覚でなくなる方もいます。生まれながらにそうした色覚である方だけでも日本全国で約300万人いるとされています。

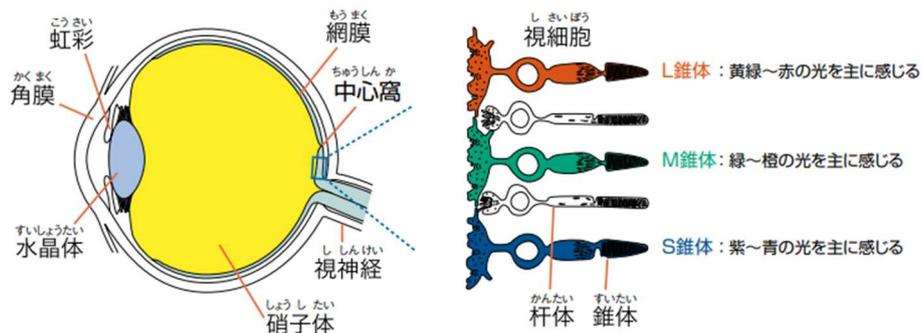
神奈川県では、ユニバーサルデザインの考え方に基づいたまちづくりを進めるため、平成20年12月に「神奈川県福祉の街づくり条例」を改正し「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」とするとともに、施行規則の整備基準を見直しました。その中で、より幅広い対象者が利用しやすいものとなるよう、公共的施設に設置する「標識」や「案内板」について、カラーバリアフリーに配慮したものとすることとしています。

また、神奈川県では、平成16年に「カラーバリアフリー 色使いのガイドライン」を、平成21年には「カラーバリアフリー サインマニュアル」を作成し、カラーバリアフリーの考え方を普及してきましたが、今回、その後の新しい内容を反映し、2つの冊子の内容を1つにまとめて、「カラーバリアフリー 色使いのガイドライン・サインマニュアル Ver. 2」を作成しました。

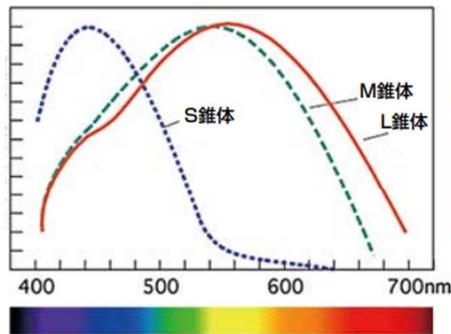
この冊子は、行政、施設管理者、設計施工者や一般の方など、情報を提供する立場の方々に広く、カラーバリアフリーの必要性・重要性を認識して実務にも活かして頂けるよう作成しています。この冊子を、より多くの人にとってわかりやすい色彩表現やサインの作成にご活用ください。

2. 色覚障がい（色覚異常、色覚特性、色盲色弱、少数色覚）とカラーバリアフリー（カラーユニバーサルデザイン）の基礎知識

(1) 原因



私たちは、眼球に入ってくる光を網膜上のセンサー（錐体・杆体細胞）でとらえ、その情報を脳に送って物を見ています。主に明暗を感じるのが“杆体細胞”で色や形を感じて脳に伝えるのが“錐体細胞”です。錐体にはL・M・Sの3種類があり、3つとも機能するタイプを「C型」、L錐体が無かったりM錐体に似通っているタイプを「P型」M錐体が無かったりL錐体に似通っているタイプを「D型」といい、P型D型を合せて日本人男性の約5%、女性の約0.002%が色覚障がい者とされています。日本全体で300万人以上、世界では2億人を超える人数で血液型がAB型の男性の比率に匹敵します。眼科学では色覚異常と定義されていますが、異常正常ではなく色覚の特性もしくは少数タイプであるという考え方や、色覚の違いによって障がいが起こる様をあらわす意味で色覚障がい、という言葉を使うなど総称は様々です。後述しますが遺伝学では“色覚の多様性”と捉えられています。



相対的な錐体の刺激値

人間の目の網膜には、暗いときに働く杆体と明るいところで働く錐体の、2種類の視細胞があります。

錐体にはL（赤）、M（緑）、S（青）の3種類があり、どのような波長の光を主に感じるか（分光感度）が異なります。

紫外線 ← 可視光線 → 赤外線

(2) 種別

P型・D型の人、視力（目の分解能）は普通と変わらず細かいものまで十分見えますが、一部の色の組み合わせについて、一般の人＝「C型」と見え方が異なります。（4ページ図参照）さらにこの他に、老化に伴う白内障や目の疾患によって視力の低下と共に色の見え方が変わることもあります。白内障は水晶体が濁ることにより白とクリーム色の区別がつきづらくなり、視力も悪くなります。視力の低下に伴うロービジョン・弱視といわれる眼疾患の状態は「T型」の傾向となります。本ガイドラインでは主にそもそも治療の対象とならず、人数が最も多いとされるP型・D型を中心に解説します。

| 色の見え方 (タイプごとのシミュレーション) (※) | このガイド での呼称 | タイプ | 錐体細胞 | | | 頻度 (男性) |
|-------------------------------|---------------|-----|------|---|---------|------------|
| | | | L | M | S | |
| | 一般色覚者 | C型 | ● | ● | ● | 約95% |
| | 色覚障がい者 | P型 | 強度 | — | ● | 約1.5% |
| 弱度 | | | △ | ● | | |
| | | D型 | 強度 | ● | — | 約3.5% |
| | | | 弱度 | ● | △ | |
| | | T型 | ● | ● | — | 約0.001% |
| | A型 | — | — | — | 約0.001% | |

※シミュレーションは色覚障がい者の見え方そのものを再現しているわけではありません。詳細は18ページ“ご注意！”を参照下さい。

(3) 色覚の多様性という考え方

前ページで色覚の差に対する考え方の違いから呼び方も色覚異常、色覚特性など様々であることに触れましたが、近年では色覚が「正常」「異常」というより「色覚の多様性」と捉えるべき、という考え方が広がっています。

眼科学では「屈折異常」のように学問上の体系的な呼び方があり、色覚異常という言葉を使わざるをえませんが、遺伝学の分野では日本遺伝学会が平成 29 年 9 月発刊の「遺伝単～遺伝学用語集 対訳付き～」で用語の改訂を提案しています。

これは色覚異常を色覚多様性、と言葉自体を単に呼び変えるものではなく、色覚の違いをあくまで遺伝的な多様性（個人差）として理解し、その多様性と共存する考え方を社会に広めることを意図したものです。

「遺伝単～遺伝学用語集 対訳付き～」についてはこちらを参照下さい。

http://www.nts-book.co.jp/item/detail/summary/bio/20170929_182.html

色覚のタイプによる見分けにくい色の組み合わせ例



色覚のタイプにより、青と紫、赤と緑と茶色、水色とピンクと灰色、茶色とオレンジと緑など、見分けにくい色の組み合わせがあります。

※シミュレーションは色覚障がい者の見え方そのものを再現しているわけではありません。詳細は 18 ページ “ご注意！” を参照下さい。

出典：「カラーバリアフリー 色使いのガイドラインサインマニュアル Ver.2 ～より伝わりやすい情報に関するカラーバリアフリーを目指して～」平成 30 年 6 月（神奈川県）

⑨ 便所

| | |
|-------------------|---|
| <p>考え方</p> | <p>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。近年、これまで整備を進めてきた高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）では、乳幼児連れやオストメイトなどそれらの機能を使いたい人が増えたこと、また、本来こうした機能を必要としないと思われる人が使用することなどにより、そこしか使えない車椅子使用者が利用できない問題が生じている。</p> <p>このような課題に対応するため、高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）を設置した上で、一般トイレにも簡易型多機能便房等の設置を推奨し、さらに一般便房への乳幼児連れ用設備などの機能分散を進め、より多様な利用者が円滑に使用できるよう配慮している。</p> <p>さらに、利用者の分散を促すよう、車椅子使用者用便房とオストメイト用設備を設けた便房を分けて整備することや、おむつ交換の需要も多いため、乳幼児連れ用設備は可能な限り車椅子使用者便房以外に設置することが必要である。</p> <p>上述の考え方にに基づき、車椅子使用者が主に使用できる便房を確保したうえで、それ以外の機能をトイレ内に分散させ、これまで高齢者障害者等用便房（バリアフリートイレ）に集中していた利用者の分散化を図る記述内容をこのガイドラインで示している。</p> <p>なお、トイレの名称等については、「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称が表記されていたが、ここしか使えない人に必要な設備や機能が集中した結果、利用する対象者も拡大し、利用自体が集中しているだけでなく、一般トイレの利用で支障のない人が利用している実態もあるのではないかとの指摘がなされているところである。こうした利用集中の問題を解消するため、名称を示す場合は「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称ではなく、設置された設備や機能、一定の広さの確保が必要な人が対象となることが伝わる情報提供、名称等とすることが必要である。</p> <p>また、温水洗浄、トイレ用擬音装置などの機能ボタンの設備については、視覚障害者や指の動きが不自由な利用者等に配慮することが重要である。</p> |
|-------------------|---|

| 道路移動等円滑化基準 | |
|------------|--|
| (便所) | <p>第四十一条 第三十条から第三十二条までの規定は、旅客特定車両停留施設に便所を設ける場合について準用する。この場合において、第三十一条第一項第一号中「第二十五条に規定する通路」とあるのは「移動等円滑化された通路」と、「同条各号」とあるのは「第二十五条各号」と読み替えるものとする。</p> |
| (便所) | <p>第三十条 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。 二 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。 三 男子用小便器を設ける場合においては、一以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが三十五センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器を設けること。 四 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。 <p>2 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち一以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。 二 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であること。 |

| |
|--|
| <p>第三十一条 前条第二項第一号の便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 第二十五条に規定する通路と便所との間の経路における通路のうち一以上の通路は、同条各号に定める構造とすること。</p> <p>二 出入口の有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>三 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。</p> <p>四 出入口には、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が設けられていることを表示する案内標識を設けること。</p> <p>五 出入口に戸を設ける場合においては、当該戸は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>ロ 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>六 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。</p> <p>2 前条第二項第一号の便房は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。</p> <p>二 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。</p> <p>三 腰掛便座及び手すりを設けること。</p> <p>四 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を設けること。</p> <p>3 第一項第二号、第五号及び第六号の規定は、前項の便房について準用する。</p> <p>第三十二条 前条第一項第一号から第三号まで、第五号及び第六号並びに第二項第二号から第四号までの規定は、第三十条第二項第二号の便所について準用する。この場合において、前条第二項第二号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。</p> |
|--|

| ガイドライン | | |
|--|--|--|
| ◎：道路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 | | |
| 構造等 | ◎旅客特定車両停留施設に設ける便所については、第30条から第32条の規定を準用する。 | |
| | ○旅客特定車両停留施設に設ける便所の構造等は、自動車駐車場における便所の構造等によるものとする。 | |

⑩ 乗車券等販売所、待合所及び案内所

| | |
|-----|--|
| 考え方 | <p>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等円滑化するように配慮する。</p> <p>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に配慮する。また、ハード面の対応に加えて、必要に応じて人的支援体制を構築しておくことが望ましい。</p> |
|-----|--|

道路移動等円滑化基準

(乗車券等販売所、待合所及び案内所)

第四十二条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に定める構造とするものとする

- 一 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の通路は、第三十三条第一項各号に掲げる基準に適合するものであること。
- 二 出入口を設ける場合は、そのうち一以上は、次に定める構造とすること。
 - イ 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
 - ロ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とするものとする。
 - (1) 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。
 - (2) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。
 - ハ 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。
- 三 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であること。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。

2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合に準用する。

3 乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）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設けるものとする。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するものとする。

(通路)

第三十三条 公共用通路（旅客特定車両停留施設に旅客特定車両（道路法施行規則（昭和二十七年建設省令第二十五号）第一条第一号から第三号までに掲げる自動車をいう。以下同じ。）が停留することができる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、旅客特定車両停留施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、乗降場ごとに一以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

- 一 有効幅員は、一・四メートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、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、五十メートル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、有効幅員を一・二メートル以上とすることができる。
- 二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。
 - イ 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、八十センチメートル以上とすることができる。
 - ロ 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とすること。
- 三 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

| ガイドライン | | |
|--|---|--|
| ◎：道路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 | <p>◎移動等円滑化された通路と乗車券販売所、待合所及び案内所との間の通路については、第33条第1項各号の規定を準用する。</p> <p>○移動等円滑化された通路と乗車券販売所、待合所及び案内所との間の通路の構造等は、移動等円滑化された通路の構造等によるものとする。</p> | |
| 出入口の有効幅 | <p>◎出入口を設ける場合は、そのうち1以上の有効幅は、80cm以上とする。</p> <p>○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。</p> <p>◇車椅子使用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅1.8m以上とすることが望ましい。</p> | |
| 出入口の段の解消 | <p>◎車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。</p> <p>○公共用通路と旅客特定車両停留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差が生じないように、施設設置管理者間の協議により、移動等円滑化された通路の連続性を確保する。</p> <p>◇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。</p> | |
| 出入口の戸 | 幅 | <p>◎出入口に戸を設ける場合、1以上の有効幅は、80cm以上とする。</p> <p>○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。</p> |
| | 開閉構造 | <p>◎出入口に戸を設ける場合、1以上は、高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とする。</p> <p>○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。ただし、人通りが多い場合はこの限りでない。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）。</p> <p>◇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輝度比が大きいこと等により弱視（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。</p> |
| | 戸の前後の水平区間 | <p>○戸の前後には、車椅子1台が止まることができるよう1.2m以上の長さの水平区間を設ける。</p> <p>◇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1.5m以上の長さの水平区間を設けることが望ましい。</p> |
| | 構造 | <p>○戸の内部と外部で互いに確認できる構造とする。</p> <p>○戸が透明な場合は、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。</p> |
| カウンター | <p>◎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1以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。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。</p> <p>○カウンターの蹴込みの一部は高さ60cm程度以上、奥行き40cm程度</p> | 参考 2-6-6 事例 2-6-2 |

| | | |
|----------|---|----------|
| | <p>以上とする。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>◇聴覚障害者が両手を用いて手話や筆談を行うことを考慮して、傘などの物を置くことができるよう配慮することが望ましい。</p> | |
| 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 | <p>◎乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）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設ける。この場合は、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する。</p> <p>○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。</p> <p>○手話での対応が可能な場合は、その旨を当該乗車券等販売所、又は案内所の見やすい場所に表示する。</p> | 参考 2-6-7 |

参考 2-6-6 カウンターの構造

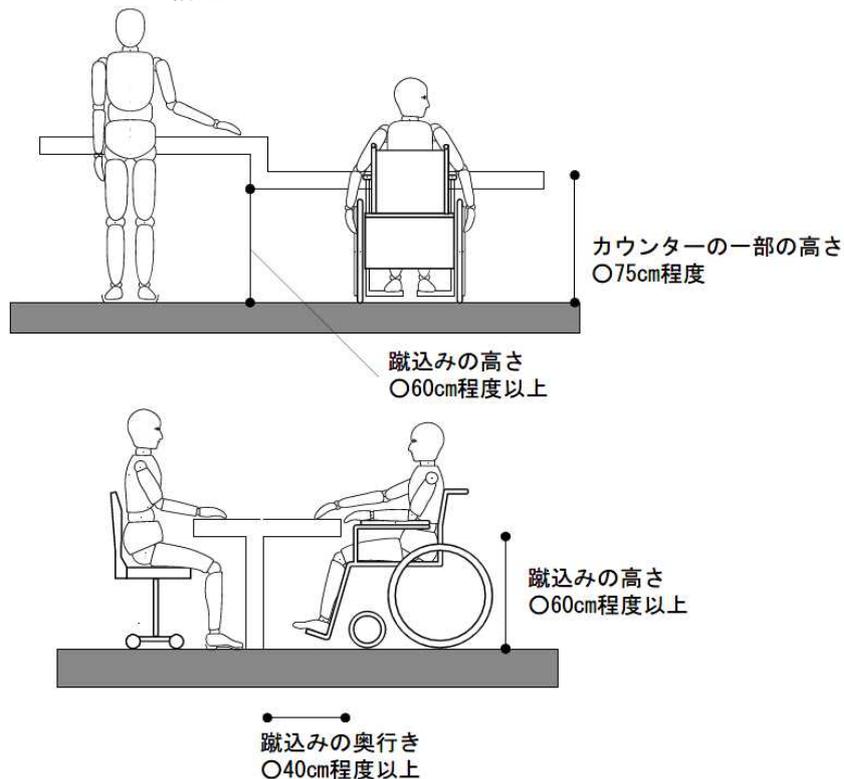


図 2-6-8 カウンターの構造の例

事例 2-6-2 車椅子使用者の利用に適したカウンター

車椅子使用者の利用を考慮して、カウンターの高さを低くして蹴込みを設けているほか、車椅子を使用しない高齢者・障害者等が椅子に座った状態で乗車券に関する相談を可能とする「相談発券窓口」をバスタ新宿に設置。



写真 2-6-2 相談発券窓口（バスタ新宿）

出典：新宿高速バスターミナル株式会社ホームページ

参考 2-6-7 耳マーク・手話マーク・筆談マーク

耳マーク・手話マーク・筆談マークなど・聴覚障害者が、自分の耳が不自由であることを表す耳マークの他、窓口等でヒアリングループを設置していることや手話、筆談での対応が可能であることを示すマークがある。



出典：一般社団法人全日本難聴者・中途失聴者団体連合会

出典：一般財団法人全日本ろうあ連盟

⑪ 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しにくいいため、テンキーを設けるなどの配慮が必要である。また、ハード面の対応に加えて、必要に応じて人的支援体制を構築しておくことが望ましい。 |
|-----|--|

| 道路移動等円滑化基準 |
|--|
| (券売機) 第四十三条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち一以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とするものとする。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。 |

| ガイドライン | | |
|--|---|----------|
| ◎：道路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 | | |
| 券売機 | ◎乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち1以上は、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。 | 参考 2-6-8 |
| 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、1.1m程度の高さを中心に配置する。 ○金銭投入口の高さは、1.1m以下とする。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、周囲と色の輝度比のある縁取りなどにより識別しやすいものとするのが望ましい。 | |
| 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 | ◇緊急時や故障時、問い合わせが必要な時に、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、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 2-6-5を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚の差により様々な見え方があること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。 | 参考 2-6-5 |
| ボタン | ◇主要な点字ボタンの料金表示は、周辺との色の輝度比を大きくす | |

| | | |
|----------|---|-----------|
| | る等して弱視（ロービジョン）者の利用に配慮することが望ましい。 | |
| テンキー | <ul style="list-style-type: none"> ○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。 | |
| 点字運賃表 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 JIS T0921 にあわせたものとし、表示内容に間違いがないことを確認する。 ○点字運賃表のバス停名の表示順序は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弱視（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。 | 参考 2-2-10 |
| 券売機の点字表示 | <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ◇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。 ○点字の表示位置については、JIS T0921（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。））にあわせたものとし、表示内容に間違いがないことを確認する。 ◇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。 | 参考 2-2-10 |

参考 2-6-8 券売機の構造

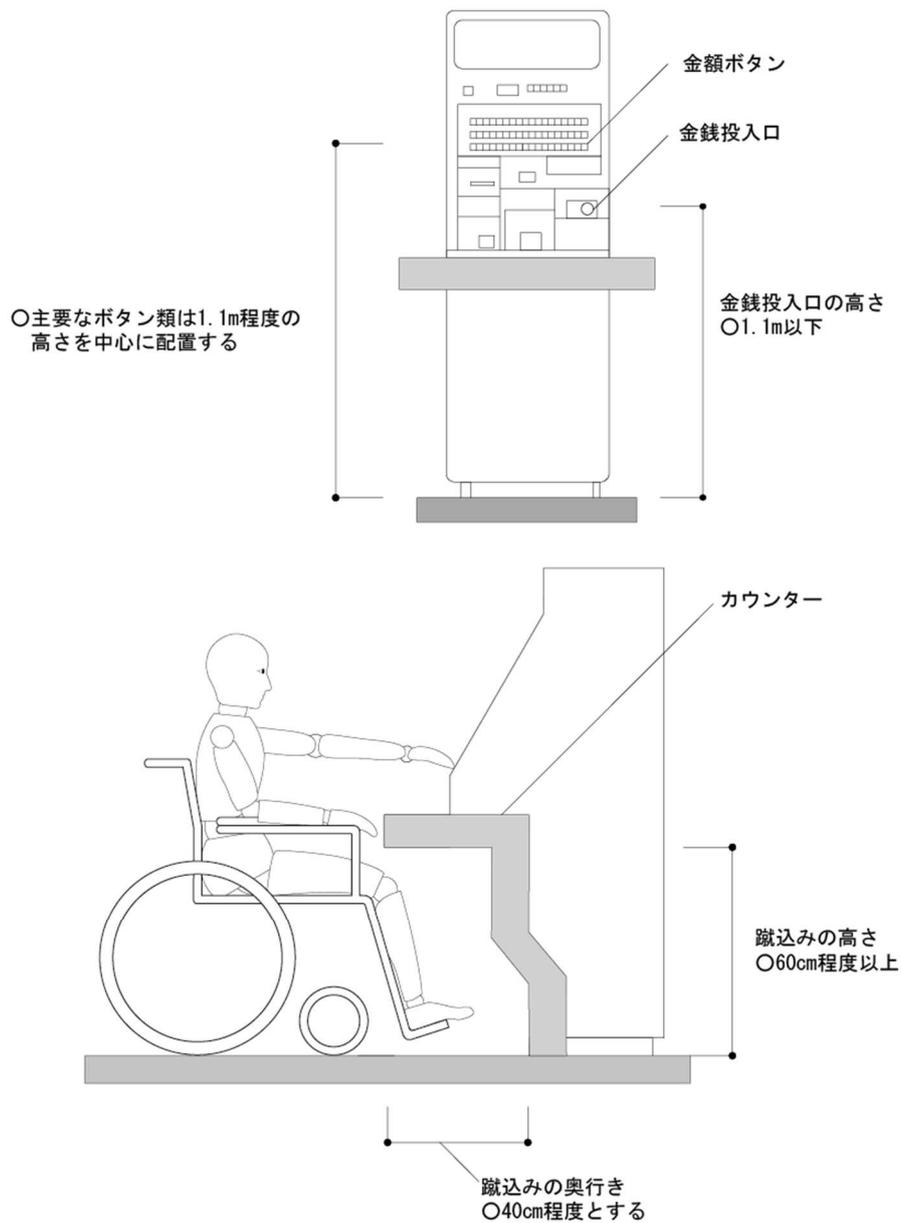


図 2-6-9 券売機の構造の例

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）（一部加筆）

⑫ 視覚表示設備

| | |
|-----|--|
| 考え方 | <p>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。</p> <p>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も、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。</p> <p>視覚表示設備は、高齢者、障害者等にとっても見やすく、かつ、分かりやすくなるよう、情報内容、表現様式（見やすいフォント、コントラスト、文字サイズ等の表示方法やデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など見やすい距離・位置等への配慮）の三要素を考慮することが不可欠である。</p> <p>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することが、移動しながら情報を得たい利用者によりわかりやすく情報を伝達する基本条件になる。</p> |
|-----|--|

道路移動等円滑化基準

(運行情報提供設備)

第四十条 旅客特定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設けるものとする。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。

(案内標識)

第四十四条 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、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及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。

- 2 前項の案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。
- 3 旅客特定車両停留施設の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（第五項において「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は同項に規定する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案内標識を設けるものとする。
- 4 前項の案内標識は、日本産業規格 Z 八二一〇に適合するものとする。
- 5 公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備（第三十三条第三項前段の規定により昇降機を設けない場合にあつては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を設けるものとする。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。
- 6 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、旅客特定車両停留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るものとする。

| ガイドライン | |
|--|--|
| ◎：道路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 | |
| サインの種類 | <p>○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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>○出入口名、乗降口名、行先、旅客特定車両停留施設名など主要な用語には、英語を併記する。</p> <p>◇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。</p> <p>○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。</p> <p>◇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。</p> <p>◇書体は、視認性の優れた角ゴシック体とすることが望ましい。</p> <p>○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。</p> <p>○掲示位置については、弱視（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。</p> <p>○安全色に関する色彩は、参考 2-6-9に示すJIS Z9103による。出口に関する表示は、参考 2-6-9に示すJIS Z9103により黄色とする。</p> <p>○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。</p> <p>○サインの図色と地色の輝度比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。</p> <p>○色覚の差により様々な見え方があることに配慮し、参考 2-6-5を参考とし見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素毎の色の輝度比を確保した表示とする。</p> <p>留意すべき色の選択例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>見分けにくい色の組み合わせ例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・輝度比には敏感であり、同系色の明暗の識別に支障は少ない。 <p>また、路線、車両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も配慮する。</p> <p>◇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。</p> <p>◎旅客特定車両停留施設の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設備」という。）又は同項に規定する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</p> |

参考 2-6-9

参考 2-6-5

| | | |
|--------------------------|--|-----------------------------------|
| | <p>示する標識を設ける。</p> <p>◎上記案内標識は、JIS Z8210に適合するものとする。</p> <p>◎公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、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設ける。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。</p> <p>◎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、旅客特定車両停留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る。</p> <p>○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、必要な場合に乗降場又はその付近にも整備する。</p> <p>◇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。</p> <p>○番線表示や設備の存在を示すためのサインは遠方からでも確認できる大きさのものとする。</p> <p>○弱視（ロービジョン）者などは壁に掲示されたサインなどは近づいて読む場合があり、極端に大きな文字等の場合には一部だけしか見えないことがあるため接近して読む可能性のあるサインの設置では文字等の大きさに配慮する。</p> <p>◇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。</p> | |
| 乗継ぎ 通路等 誘導時 の配慮 | <p>○エレベーターの設置されている出入口の位置が遠方からでも把握できるように大きなピクトグラム等で表示する。</p> <p>○他事業者・他交通モード間の乗継ぎ通路への誘導にあたっては、エレベーターを利用した通路もわかりやすく表示する。</p> | |
| | <p>◇隣接する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。</p> | |
| ●誘導サイン・位置サイン | | |
| 表示する 情報 内容 | <p>○誘導サイン類に表示する情報内容は、参考 2-6-10のうち必要なものとする。</p> <p>○誘導サイン類に表示する情報内容が多い場合、通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。</p> <p>○位置サイン類に表示する情報内容は、参考 2-6-11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。</p> <p>○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通路を構成する主要な空間部位を優先的に表示する。</p> | <p>参考 2-6-10</p> <p>参考 2-6-11</p> |
| 表示面 と器具 のデザ イン | <p>◇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。</p> | |

| | | |
|---------------|---|-----------------------------------|
| 表示面の向きと掲出高さ | <ul style="list-style-type: none"> ○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にくい高さとする。 ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○通路を明示する主要な誘導サインは、乗降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、乗降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 | <ul style="list-style-type: none"> ○構内案内図に表示する情報内容は、参考 2-6-12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通路を明示する。 ○旅客特定車両停留施設周辺案内図を設ける場合、表示する情報内容は、参考 2-6-13のうち必要なものとする。 ◇ネットワーク運行のある交通機関においては、乗降口等に路線網図を掲出することが望ましい。 | <p>参考 2-6-12</p> <p>参考 2-6-13</p> |
| 表示面と器具のデザイン | <ul style="list-style-type: none"> ◇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特定車両停留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 | <ul style="list-style-type: none"> ◇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、旅客特定車両停留施設周辺案内図、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 | <p>○構内案内図は、出入口付近や乗降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。</p> <p>◇乗り換え経路又は乗り換え口を表示する構内案内図は、当該通路が他の通路と分岐する位置にも配置することが望ましい。</p> <p>◇旅客特定車両停留施設の周辺案内図を設ける場合、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。</p> <p>◇大規模な旅客特定車両停留施設では、構内案内図などを繰り返し配置することが望ましい。</p> <p>◇地下駅等における移動等円滑化された通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通路への誘導経路を示すことが望ましい。</p> | |
| 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。 | |
| ■音声・音響案内 | | |
| <p>◎旅客特定車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備を設ける。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。</p> <p>○音声・音響案内を提供する場合、スピーカーを主要な移動通路に向けて流す。また、スピーカーから流す案内の音量は、その移動通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（JIS Z0902参照）。</p> | | |
| 車両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、到着等（これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）のアナウンスは、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返し等して放送する。 | |
| エスカレーター | <p>◎移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設ける。</p> <p>○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。</p> <p>※「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」（JIS T0902）参照</p> | |
| トイレ | <p>○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。</p> <p>◇音声案内を行う場合は、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。</p> | |
| 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 | <p>◎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、旅客特定車両停留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る。</p> <p>○出入口付近又は乗降口付近（出入口と乗降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。</p> <p>◇乗り換えのある旅客特定車両停留施設では、乗り換え通路が他の通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。</p> <p>○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。</p> <p>○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JIS T0921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JIS T0922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、JIS T0921あるいはJIS T0922にあわせて文字も併記する。また、点字による表示内容に間違いがないことを確認する。</p> | <p>事例 2-6-3</p> <p>参考 2-2-10</p> |
| 通話装置 | <p>○職員等が不在となる時間帯がある無人の旅客特定車両停留施設においては、職員等とやりとりができるように通話装置（インターホン等）を設置する。</p> | |
| 音声案内装置 | <p>◇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。</p> <p>◇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。</p> <p>○無人の旅客特定車両停留施設においては、触知案内図もしくは通話装置（インターホン等）、又は両方の位置を知らせる音声案内装置を設置する。</p> <p>◇有人の旅客特定車両停留施設においても、触知案内図等の位置を知らせるよう音声案内装置を設置することが望ましい。</p> | |
| 手すりの点字表示 | <p>◎手すりの端部の付近には、階段や傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付ける。</p> <p>○上記の点字による表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。また、表示内容に間違いがないことを確認する。</p> <p>○その他の視覚障害者を誘導する通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。</p> <p>◇点字による表示内容は、設置現場において当事者の意見を聴取するなどにより、利用者にとって適した表現とすることが望ましい。</p> <p>○点字は、はがれにくいものとする。</p> | |

参考 2-6-9 JIS Z9103:2018 附属書 JB (参考) 安全色及び対比色の意味, 並びに使用箇所及び使用例

| 色の種類 | 色材 ^{a)} | 意味 | 使用箇所及び使用例 |
|------|------------------|---------------|--|
| 赤 | A | 防火 | <ul style="list-style-type: none"> - 消火器, 非常用電話などを示す防火標識, 配管系識別の消火表示 - 防火設備の位置を表示する安全マーキング - 消火器, 消火栓, 消火バケツ, 火災報知器の塗色 - 禁煙, 立入禁止などの禁止標識, 同様の禁止警標 |
| | | 禁止 | <ul style="list-style-type: none"> - 禁止の位置を表示する安全マーキング (立入禁止のバリケードなど) - 禁止信号旗 (海水浴場, スケート場) |
| | | 停止 | <ul style="list-style-type: none"> - 緊急停止のボタン, 停止信号旗 |
| | | 危険 | <ul style="list-style-type: none"> - 気象, 防災情報などの段階表示で, 警報に相当する危険度の表示 |
| | B | 防火 | <ul style="list-style-type: none"> - 消火器, 消火栓, 火災報知器その他の消防用具などの所在を示すランプ |
| | | 停止 | <ul style="list-style-type: none"> - “停止”を示す信号灯 |
| | | 危険 | <ul style="list-style-type: none"> - 道路工事中の赤ランプ, 一般車両の前方・後方に積載物がはみ出している場合に用いる端につす赤ランプ, 火薬などの危険物搭載車両の夜間標識, 坑内列車の尾灯, 坑内の危険のおそれがある箇所に用いる赤ランプ, テレビジョン塔及びその他航空障害物の障害灯 |
| | | 緊急 | <ul style="list-style-type: none"> - 緊急自動車の使用する赤色灯, 緊急停止ボタンの所在を示すランプ, 緊急事態を通報し又は救助を求めるための発光信号 - 機器類において, 操作者による即時に対処が必要な状態を示すランプ (赤色光と黄色光とが区別しにくい人に配慮し, 点灯と点滅パターンなどでも区別することが望ましい。) |
| 黄赤 | A | 注意警告 | <ul style="list-style-type: none"> - スイッチボックスの内蓋, 機械の安全カバーの内面 - 救命いかだ, 救命具, 救命ブイ, 水路標識, 船舶けい (繫) 留ブイ |
| | | 明示 | <ul style="list-style-type: none"> - 飛行場救急車, 燃料車 (航空の保安施設) |
| | | 明示 (輝度差確保) | <ul style="list-style-type: none"> - 黒背景の上に標示又は設置する場合の, 本来は赤で標示すべき禁止標識, 緊急停止ボタンなど |
| 黄 | A | 注意警告 | <ul style="list-style-type: none"> - 高電圧危険, 爆発物注意, 火薬及び発破, 感電注意などの注意警告標識, 配管系識別の注意警告表示 - 危険位置を表示する安全マーキング, 火薬類, 劇薬類容器のマーキング - クレーン, 構内車両のバンパ, 低いはり (梁), 衝突のおそれがある柱, 床上の突出物, 床面の端, ピットの縁, ホッパの周囲及び階段の踏面の縁, つり足場, 電線の防護具 - 踏切諸施設の踏切注意柵, 踏切遮断機, 踏切警報機 - 気象, 防災情報などの段階表示で注意報に相当する危険度の表示 |
| | | 明示 | <ul style="list-style-type: none"> - 駅舎, 改札口, ホームなどの出口表示 |
| | | B | 注意 |
| | | | |

| 色の種類 | 色材 ^㉑ | 意味 | 使用箇所及び使用例 |
|--|-----------------|--------|--|
| 緑 | A | 安全状態 | <ul style="list-style-type: none"> 安全旗及び安全標識 労働衛生旗及び安全衛生標識 保護具箱（ケース）、担架、救急箱、救護室の位置及び方向を示す標識 非常口の位置及び方向を示す標識、避難場所及び避難所を示す標識 鉱山の回避所、坑口、特免区域の位置及び方向を示す警標 安全状態を表示する安全マーキング |
| | | 進行 | 進行信号旗 |
| | B | 安全状態 | <ul style="list-style-type: none"> 鉱山の回避所を示す緑色電灯、非常口を示すランプ 保護具箱（ケース）、救急箱、担架、救護所、救急車などの位置を示すランプ |
| | | 進行 | “進行”を示す信号灯 |
| | | 完了・稼働中 | 機器類で、使用の準備が完了した状態、稼働している状態を示すランプ |
| | 青 | A | 指示 |
| 誘導 | | | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の位置及び方向を示す誘導標識 案内図などの誘導経路標示 |
| B | | 安全状態 | <ul style="list-style-type: none"> 非常口を示すランプ 保護具箱（ケース）、救急箱、担架、救護所、救急車などの位置を示すランプ |
| | | 進行 | “進行”を示す信号灯 |
| | | 完了・稼働中 | 機器類で、使用の準備が完了した状態、稼働している状態を示すランプ |
| 赤紫 | | A | 放射能 |
| | 極度の危険 | | 気象、防災情報などの段階表示で、特別警報及び大津波警報に相当する危険度の表示 |
| 白 (対比色) | A | | <ul style="list-style-type: none"> 通路の区画線及び方向線 安全色に対する色（文字など背景が赤、緑、青、赤紫の場合）、図記号要素、標識などの地色 安全色、図記号要素の黒及び周辺色の間の境界線 |
| | 蓄光 (黄みの白) | | 停電時に機能する安全標識、特に避難誘導標識の対比色 |
| 黒 (対比色) | A | | <ul style="list-style-type: none"> 安全色に対する色（文字など背景が黄、黄赤の場合）、図記号要素 補助標識の文字、境界線 |
| <p>注^㉑ 色材 A は、一般材料、蛍光材料、再帰性反射材及び蓄光材料を示す。色材 B は、内照式安全標識及び信号灯を示す。</p> | | | |

安全などの案内用図記号に用いる基本形状、色及び使い方



出典：JIS Z9103:2018（図記号－安全色及び安全標識－安全色の色度座標の範囲及び測定方法）

参考 2-6-10 誘導サイン類に表示する情報内容

| 情報内容 | 情報内容例 |
|-----------------|---|
| 経路を構成する主要な空間部位 | 出入口、改札口、乗降場、乗り換え口 |
| 移動等円滑化のための主要な設備 | エレベーター、トイレ（ <u>多機能トイレ等*</u> の情報含む）、乗車券等販売所 |
| 情報提供のための設備 | 案内所 |
| アクセス交通施設 | 鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、タクシーのりば、レンタカー、駐車場 |
| 隣接商業施設 | 大型商業ビル、百貨店、地下街 |

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-6-11 位置サイン類に表示する情報内容

| 情報内容 | 情報内容例 |
|-----------------|--|
| 経路を構成する主要な空間部位 | 出入口、改札口、乗降場、乗り換え口 |
| 移動等円滑化のための主要な設備 | エレベーター、エスカレーター、傾斜路、トイレ（ <u>多機能トイレ等*</u> の情報含む）、乗車券等販売所 |
| 情報提供のための設備 | 案内所、情報コーナー |
| 救護救援のための設備 | 救護所、忘れもの取扱所 |
| 旅客利便のための設備 | 両替所、コインロッカー、公衆電話 |
| 施設管理のための設備 | 事務室 |

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-6-12 構内案内図に表示する情報内容

| 情報内容 | 情報内容例 |
|-----------------|--|
| 経路を構成する主要な空間部位 | 出入口、改札口、乗降場、その間の経路、階段、乗り換え経路、乗り換え口、移動等円滑化された経路 |
| 移動等円滑化のための主要な設備 | エレベーター、エスカレーター、傾斜路、トイレ（ <u>多機能トイレ等*</u> の情報含む）、乗車券等販売所 |
| 情報提供のための設備 | 案内所、情報コーナー |
| 救護救援のための設備 | 救護所、忘れもの取扱所 |
| 旅客利便のための設備 | 両替所、コインロッカー、公衆電話 |
| 施設管理のための設備 | 事務室 |
| アクセス交通施設 | 鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、タクシーのりば、レンタカー、駐車場 |
| 隣接商業施設 | 大型商業ビル、百貨店、地下街 |

※：個別機能を備えた便房や複数の機能を備えた便房等のあるトイレを示す。

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

参考 2-6-13 旅客特定車両停留施設周辺案内図に表示する情報内容

| 情報内容 | | 情報内容例 |
|-------------|-----------------|---|
| 街区・道路・地点 | 地勢等 | 山、湾、島、半島、河川、湖、池、堀、港、埠頭、運河、栈橋 |
| | 街区等 | 市、区、町、街区 |
| | 道路 | 高速道路、国道（国道マークを併記）、都道府県道、有名な通称名のある道路 |
| | 地点 | インターチェンジ、交差点、有名な橋（それぞれ名称を併記） |
| | 交通施設 | 鉄軌道路線、鉄軌道駅、バスのりば、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、駐車場、地下道出入口・歩道橋 |
| | 旅客施設周辺の移動等円滑化設備 | 公衆トイレ、エレベーター、エスカレーター、傾斜路 |
| | 情報拠点 | 案内所 |
| 観光・ショッピング施設 | 観光名所 | 景勝地、旧跡、歴史的建造物、大規模公園、全国的な有名地 |
| | 大規模集客施設 | 大規模モール、国際展示場、国際会議場、テーマパーク、大規模遊園地、大規模動物園 |
| | ショッピング施設 | 大型商業ビル、地下街、百貨店、有名店舗、卸売市場 |
| 文化・生活施設 | 文化施設 | 博物館・美術館、劇場・ホール・公会堂・会議場、公立図書館 |
| | スポーツ施設 | 大規模競技場、体育館・武道館・総合スポーツ施設 |
| | 宿泊集会施設 | ホテル・結婚式場・葬斎場 |
| | 行政施設 | 中央官庁又はその出先機関、都道府県庁、市役所、区役所、警察署、交番、消防署、裁判所、税務署、法務局、郵便局、運転免許試験所、職業安定所、大使館、領事館 |
| | 医療福祉施設 | 公立病院、総合病院、大学病院、保健所、福祉事務所、大規模な福祉施設 |
| | 産業施設 | 放送局、新聞社、大規模な工場、大規模な事務所ビル |
| | 教育研究施設 | 大学、高等学校、中学校、小学校、大規模なその他の学校、大規模な研究所 |

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（令和3年3月）

事例 2-6-3 触知案内図

案内所・乗車券等販売所・乗降場等の場所や、トイレ内の便器・手洗い場などの位置を視覚障害者にも案内するため、バスタ新宿では触知案内図を設置している。



写真 2-6-3 触知案内図（バスタ新宿）

出典：新宿高速バスターミナル株式会社ホームページ

⑬ 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 | | |
|--|--|--|
| ◎：道路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ことが望ましい（JIS Z9095参照）。ただし、消防法その他の法令の規定により停電時などを考慮した誘導案内方法が整備されている場合は、この限りでない。 | |
| 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・文字表示等によって提供できる設備を備えることが望ましい。 なお、光による火災発生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」、外国人来訪者等に配慮した災害情報の伝達や避難誘導の方策等については、「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。 | |

⑭ 視覚障害者誘導用ブロック

| | |
|-----|---|
| 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、旅客特定車両停留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。また、視覚障害者誘導用ブロックを認識しやすいよう、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。 |
|-----|---|

道路移動等円滑化基準

| | |
|---|--|
| (視覚障害者誘導用ブロック) | |
| 第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。 | |
| 2 | 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と第十二条第十一号の基準に適合する乗降口に設ける操作盤、前条第六項の規定により設けられる設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び第四十二条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。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については、この限りでない。 |
| 3 | 旅客特定車両停留施設の階段、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には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。 |
| 4 | 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。 |
| 5 | 視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。 |

ガイドライン

◎：道路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

| | |
|----|---|
| 設置 | <p>◎旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>◎視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と乗降口に設ける操作盤、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を視覚障害者に示すための設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。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については、この限りでない。</p> <p>◎旅客特定車両停留施設の階段、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には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>○敷設方法は、7章を参照する。</p> |
|----|---|

⑮ 休憩施設

| | |
|-----|--|
| 考え方 | 大規模な旅客特定車両停留施設においては、長距離移動に配慮し、一般の利用者だけでなく、高齢者、障害者等も利用可能な休憩の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。 |
|-----|--|

| 道路移動等円滑化基準 |
|--|
| (休憩施設) 第四十六条 2 旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を一以上設けるものとする。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。 3 前項の施設に優先席（主として、高齢者、障害者等の優先的な利用のために設けられる座席をいう。以下この項において同じ。）を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する案内標識を設けるものとする。 |

| ガイドライン | |
|--|--|
| ◎：道路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 | ◎旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を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。 ○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する。 ◎優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する案内標識を設ける。 ○優先席は、利用者の移動距離が短くて済むよう、待合室の出入口や通路側に設置する。 ○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優先席付近の通路、床、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により容易に識別できるものとする、③優先席の背後や付近の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容易に識別できるものとし、一般の旅客の協力が得られやすいようにする。 ○優先席数（ベンチ等において占める割合）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。 ◇隣接する他の旅客施設とは優先席の表示方法が統一されていることが望ましい。 ◇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、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することが望ましい。 ◇ベンチ周辺には、ベビーカー使用者や車椅子使用者が同伴者と利用できるようスペースを確保することが望ましい。 |

| | | |
|------|---|----------|
| 待合室 | <p>○戸のある待合室を設ける場合は、その戸の有効幅を80cm以上とする。</p> <p>◇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。</p> <p>○水飲み台を設ける場合は、旅客の移動を妨げないように配慮する。</p> <p>○車椅子使用者が使いやすいよう、高さは70～80cmとする。壁付きの場合は、蹴込みの高さは60cm程度、奥行きは35～40cm程度とする。</p> | 事例 2-6-4 |
| 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。 | |

事例 2-6-4 車椅子使用者優先の休憩スペース

バスタ新宿では、待合室内に車椅子使用者優先の休憩スペースを設置している。



写真 2-6-4 車椅子使用者優先の休憩スペース（バスタ新宿）

出典：新宿高速バスターミナル株式会社ホームページ

⑩ 照明施設

| | |
|-----|---|
| 考え方 | 高齢者や弱視（ロービジョン）者の安全な通行を確保するため、照度が確保されている必要がある。そのため、照明施設を設置し、まぶしさに留意しつつ、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。 |
|-----|---|

道路移動等円滑化基準

| | |
|--|--|
| (照明施設) | |
| 第四十七条 | |
| 2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。 | |

ガイドライン

◎：道路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

| | | |
|-------|---|--|
| 設置 | ◎旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設ける。ただし、夜間における当該旅客特定車両施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合は、この限りでない。 | |
| 明るさ | ○高齢者や弱視（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、まぶしさに留意しつつ、羞明や夜盲症など様々な見え方があることを考慮する。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。 | |
| 光源の選定 | ○光源は、次の事項に留意して選定する。 ・効率が高く寿命が長いこと ・周囲温度の変動に対して安定していること ・光色と演色性が適切であること | |
| 灯具の選定 | ○灯具は、次の事項に留意して選定する。 ・適切な配光を有するものであること ・まぶしさが十分制限されていること | |

⑰ その他の施設等

| ガイドライン | | |
|--|--|----------|
| ◎：道路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 | | |
| タクシー乗降場 | ○車椅子使用者がUDタクシーやリフト付きタクシーに乗り込む時間がかかることが車椅子使用者の心の負担となることも考えられる。そのため、安心・安全に乗車できるよう、乗り場を一般利用者と別の場所に確保する。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。 ◇後部乗降の車両と側方乗降の車両への対応を考慮した幅、長さ、高さ、縁端部の構造とすることが望ましい。 | 事例 2-6-5 |
| カームダウン（クールダウン）スペース | ◇発達障害者がパニック等になった場合は、カームダウン（クールダウン）の対応が有効となるため対応可能なスペースを用意することが望ましい。事務室等の活用の他、パーティション等で視線を遮れるような空間があるだけでも有効な場合がある。 | |
| コインロッカー | ◇タッチパネル操作のみで利用するコインロッカーは視覚障害者には利用しづらいことを踏まえ、コインロッカーを設置する場合は、視覚障害者に配慮したコインロッカーを設置することが望ましい。 | |
| 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。 | |
| 電話機等 | ◇少なくとも1台は音声増幅装置付電話機を設ける。この場合、見やすい位置にその旨を表示することが望ましい。 ◇外国人の利用の多い旅客特定車両停留施設には、英語表示の可能な電話を設置することが望ましい。 ◇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。 | |

事例 2-6-5 UD タクシーの乗降場の設置

川崎駅駅前広場には、ユニバーサルデザインタクシー用に広いタクシー乗車用の区画が整備されている。



写真 2-6-5 ユニバーサルデザインタクシーの乗車スペース（川崎駅駅前広場）

出典：国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰

6.2. 旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供

① 通路

| | |
|------------|---|
| 考え方 | <p>移動等円滑化された通路については、高齢者、障害者等の移動等円滑化に配慮し、可能な限り単独で移動できるよう整備することが望ましいが、段差の解消を目的としてステップ付きエスカレーターや階段昇降機等を設置した場合、安全確保の観点から、係員が当該設備の操作等を行う必要がある。そのため、ステップ付きエスカレーター・階段昇降機等を使用して、移動支援を行うには、当該昇降機の維持管理や係員の教育訓練、体制の確保を図ることが重要である。また、研修等により接遇に関する心構えや方法を習得することが望ましい。</p> <p>また、移動等円滑化された通路においては、高齢者や弱視（ロービジョン）者の安全な通行を確保するため、照度が確保されている必要がある。そのため、照明施設を設置するだけでなく、適切な照度を確保できるよう、継続して機能を維持し、使用することが重要である。</p> |
|------------|---|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|---|---|
| <p>(エレベーター)</p> <p>第三十五条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 籠の内法幅は一・四メートル以上とし、内法奥行きは一・三五メートル以上とすること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、この限りでない。</p> <p>2 第十二条第五号から第十三号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについて準用する。</p> <p>(エレベーター)</p> <p>第十二条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>九 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。</p> <p>十三 停止する階が三以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠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においては、この限りでない。</p> <p>(照明施設)</p> <p>第四十七条</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、</p> | <p>(通路)</p> <p>第四十九条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについては、次に掲げる基準を遵守するものとする。</p> <p>一 籠内については、第三十五条第一号ただし書の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、開閉する籠の出入口が音声により知らされるようにすること。</p> <p>二 籠内については、第十二条第九号の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖が音声により知らされるようにすること。</p> <p>三 乗降ロビーについては、第十二条第十三号本文の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、到着する籠の昇降方向が音声により知らされるようにすること。</p> <p>四 籠内については、第十二条第十三号ただし書の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向が音声により知らされるようにすること。</p> <p>2 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターその他の昇降機（エレベーターを除く。）であつて車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものについては、車椅子使用者が当該昇降機を円滑に利用するために必要となる役務を提供するものとする。ただし、当該昇降機を使用しなくても円滑に昇降できる場合は、この限りでない。</p> <p>3 移動等円滑化された通路については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保するものと</p> |

| | |
|---|---|
| <p>高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p> | <p>する。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> |
|---|---|

| ガイドライン | | |
|--|--|-----------------|
| ◎：道路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 | | |
| <p>籠内の音声による情報提供</p> | <ul style="list-style-type: none"> ◎籠の出入口が複数あるエレベーターの籠内に、開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、開閉する籠の出入口を音声により示す。 ◎エレベーターの籠内に、籠が到着する階及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声で知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、当該エレベーターの籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により示す。 ◎エレベーターの籠内及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により示す。 ○継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理する。 | |
| <p>乗降口の音声による情報提供</p> | <ul style="list-style-type: none"> ◎停止する階が3以上であるエレベーターで乗降口に到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、到着する籠の昇降方向を音声により示す。 ○継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理する。 | |
| <p>昇降機を使用した移動支援</p> | <ul style="list-style-type: none"> ◎移動等円滑化された通路に設けられたエスカレーターその他の昇降機（エレベーターを除く。）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については、車椅子使用者が当該昇降機を円滑に利用するために必要となる役務を提供する。ただし、当該昇降機を使用しなくても円滑に昇降できる場合は、この限りでない。 ○車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、ステップ付きエスカレーター・階段昇降機等の昇降機を維持管理する。 ○車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。 ○車椅子使用者等からの移動支援の申し出に対応できるよう、係員の配置、勤務体制の確保を図る。 ○移動支援に当たっては、車椅子使用者等と意思疎通をとり、支援の要否や内容・方法を確認する。 ○エスカレーター・階段昇降機等（エレベーターを除く。）を使用して移動支援を行う場合は、混雑の具合等、旅客流動の状況を考慮するとともに、他の利用者に移動経路をあけてもらうための声掛けを行うなど、安全性の確保を行う。 | <p>事例 1-2-7</p> |

| | | |
|----------------|--|--|
| | ◇車椅子利用者等の移動支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。 | |
| 照明施設を使用した照度の確保 | <p>◎移動等円滑化された通路については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保するものとする。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>○高齢者、弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。</p> <p>◇電力不足等社会的要請に応じて節電等の対応が必要な場合においても、通行の安全のため、移動等円滑化された通路においては照度が確保されていることが望ましい。</p> | |

② エスカレーター

| | |
|------------|--|
| 考え方 | エスカレーターの視覚障害者等の利用に当たっては、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向が音声によって知らされる必要がある。そのため、音声案内装置を設置するだけでなく、継続して機能を維持し、情報提供を行うことが重要である。 |
|------------|--|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|--|---|
| (エスカレーター) 第三十七条 3 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるものとする。 | (エスカレーター) 第五十条 旅客特定車両停留施設のエスカレーターについては、第三十七条第三項の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向が音声により知らされるようにするものとする。 |

| ガイドライン | | |
|--|--|--|
| ◎：道路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 | | |
| 音声による情報提供 | ◎旅客特定車両停留施設のエスカレーターに、エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向が音声により知らされるようにする。 ○継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理する。 ○エスカレーターの周囲において施設利用状況が変化する場合には、音声の聞き取りやすさも確認する。 ○エスカレーターの昇降方向等の運用を変更する際は、音声案内装置の案内内容も併せて変更する。 | |

③ 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、特に高齢者や視覚障害者等の円滑な利用に配慮する必要がある。高齢者や弱視（ロービジョン）者の安全な通行を確保するため、照度が確保されている必要がある。そのため、照明施設を設置するだけでなく、適切な照度を確保できるよう、継続して機能を維持、使用することが重要である。 |
|------------|---|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|--|--|
| <p>（照明施設）</p> <p>第四十七条</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p> | <p>（階段）</p> <p>第五十一条 旅客特定車両停留施設の階段については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保するものとする。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> |

| ガイドライン | | |
|--|--|--|
| ◎：道路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 | | |
| 照明施設を使用した照度の確保 | <p>◎旅客特定車両停留施設の階段に、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保する。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>○高齢者、弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。</p> <p>◇電力不足等社会的要請に応じて節電等の対応が必要な場合においても、通行の安全のため、階段部においては、照度が確保されていることが望ましい。</p> | |

④ 乗降場

| | |
|------------|---|
| 考え方 | <p>バスは、最も身近な交通手段であり高齢者・障害者等にとって利用ニーズが高く、また、リフト付きバスやスロープ付きバス等の車椅子に対応した車両の導入が進められている。</p> <p>複数のバス路線が発着する旅客特定車両停留施設は、多くの高齢者・障害者等の利用が想定され、車椅子使用者等の乗降のためにリフト、スロープ等を使用する場合、係員・乗務員による安全確認や設置等が必要になる。円滑に乗降支援を行うため、リフト等の維持管理、係員・乗務員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。また、研修等により接遇に関する心構えや方法等を習得することが望ましい。</p> |
|------------|---|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|--|--|
| <p>(乗降場)</p> <p>第三十九条 旅客特定車両停留施設の乗降場は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>二 旅客特定車両の通行方向に平行する方向の縦断勾配は、五パーセント以下とすること。</p> <p>ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。</p> <p>三 横断勾配は、一パーセント以下とすること。ただし、誘導車路の構造、気象状況又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二パーセント以下とすることができる。</p> <p>四 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下この号において「旅客特定車両用場所」という。）に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。</p> <p>五 当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。</p> | <p>(乗降場)</p> <p>第五十二条 旅客特定車両停留施設の乗降場については、スロープ板その他の車椅子使用者が円滑に乗降するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に乗降するために必要となる役務を提供するものとする。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に乗降できる場合は、この限りでない。</p> |

| ガイドライン | | |
|--|---|----------|
| ◎：道路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 | | |
| スロープ板等を使用した乗降支援 | <p>◎旅客特定車両停留施設の乗降場に、スロープ板その他の車椅子使用者が円滑に乗降するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に乗降するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に乗降できる場合は、この限りでない。</p> <p>○リフト、スロープ等は、車椅子使用者等の求めに応じて使用できるように維持管理する。</p> <p>○車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、係員・乗務員に対して、リフト、スロープ等の乗降補助具の操作・使用方法や車</p> | 事例 1-2-7 |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>椅子使用者等の乗降支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <ul style="list-style-type: none">○車椅子使用者等からの乗降支援の申し出に対応できるよう、係員・乗務員の配置、勤務体制の確保を図る。○乗降支援は、車椅子使用者等の意向を尊重しつつ、乗降の安全が確保できる場所・方法で実施する。○乗降支援に当たっては、車椅子使用者等と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認する。○車内や乗降場が混雑している場合には、他の利用者にリフト、スロープの展開に必要な場所を空けてもらう等の声掛けをする。◇車椅子使用者等の乗降支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。 | |
|--|--|--|

⑤ 運行情報提供設備

| | |
|-----|---|
| 考え方 | 視覚障害者、聴覚障害者等が車両の円滑な乗降を行うためには、車両内・外において、次に停車する停留所の名称等が知らされる必要がある。必要な情報を提供するため、案内表示装置や案内放送装置を設置するだけでなく、適切に使用するとともに、必要な設備の維持管理、係員の教育訓練を行う。 |
|-----|---|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|--|---|
| <p>（運行情報提供設備）</p> <p>第四十条 旅客特定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設けるものとする。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。</p> | <p>（運行情報提供設備）</p> <p>第五十三条 旅客特定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が備えられた場合には、当該設備を使用して、当該情報が文字等により適切に表示されるようにするものとする。ただし、文字等による表示が困難な場合は、この限りでない。</p> <p>2 旅客特定車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、当該情報が音声により提供されるようにするものとする。ただし、音声による提供が困難な場合は、この限りでない。</p> |

| ガイドライン | | |
|--|--|--|
| ◎：道路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 | | |
| 文字等による運行情報の提供 | <p>◎旅客特定車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）を文字等により表示するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、当該情報を文字等により適切に表示する。ただし、文字等による表示が困難な場合は、この限りでない。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を文字等により提供できるように、設備の維持管理を行う。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を文字等により提供できるように、設備の操作方法について係員の教育訓練を行う。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を文字等により提供できるように、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>◇聴覚障害あるいは言語障害のある利用者に対して、その障害の特性に応じた意思疎通手段（メモや筆談ボード等）を用いて情報を提供することが望ましい。</p> | |
| 音声による運行情報の提供 | <p>◎旅客特定車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）を音声により提供するための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、当該情報を音声により提供する。ただし、音声による提供が困難な場合は、この限りでない。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を音声により提供できるように、設備の維持管理を行う。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を音声により提供できるように、設備の操作方法について係員の教育訓練を行う。</p> <p>○旅客特定車両等の運行に関する情報を音声により提供できるように、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> | |

⑥ 便所

| | |
|------------|--|
| 考え方 | <p>便所の出入口付近において、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造に関する情報を、音、点字その他の方法により視覚障害者等に提供する必要がある。音により視覚障害者に示すための設備を設けた場合、必要な情報を提供するため、当該設備を設置するだけでなく、継続して機能を維持し、情報提供を行うことが重要である。</p> <p>移動等円滑化された通路と便所との間の経路における通路は、高齢者や弱視（ロービジョン）者の安全な通行を確保するため、照度を確保する必要がある。そのため、適切な照度を確保できるよう、照明施設を設置するだけでなく、継続して機能を維持、使用することが重要である。</p> |
|------------|--|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|--|--|
| <p>（便所）</p> <p>第三十条 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、当該便所は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。</p> <p>2 障害者用駐車施設を設ける階に便所を設ける場合は、そのうち一以上の便所は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合するものとする。</p> <p>一 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていること。</p> <p>二 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であること。</p> <p>（照明施設）</p> <p>第四十七条</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p> | <p>（便所）</p> <p>第五十四条 便所の出入口付近については、第三十条第一項第一号の設備（音によるものに限る。）が設けられた場合には、当該設備を使用して、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造が音により視覚障害者に示されるようにするものとする。</p> <p>2 移動等円滑化された通路と第三十条第二項第一号の便房が設けられた便所又は同項第二号の便所との間の経路における通路については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保するものとする。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> |

| ガイドライン | | |
|--|---|--|
| ◎：道路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 | | |
| 便所の出入口付近における音による案内 | <p>◎便所の出入口付近に、音により視覚障害者に示すための設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音により視覚障害者に示す。</p> <p>○継続して情報を提供できるように、案内装置を維持管理する。</p> | |

| | | |
|-----------------------|--|--|
| <p>照明施設を使用した照度の確保</p> | <p>◎移動等円滑化された通路と車椅子使用者用便房が設けられた便所又は、高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の便所との間の経路における通路に、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保する。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>○高齢者、弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。</p> <p>○緊急事態であることを光の点滅によって提供する光警報装置等を設置した場合には、継続して情報を提供できるように維持管理する。</p> <p>◇電力不足等社会的要請に応じて節電等の対応が必要な場合においても、通行の安全のため、当該区間においては、照度が確保されていることが望ましい。</p> | |
|-----------------------|--|--|

⑦ 乗車券等販売所、待合所及び案内所

| | |
|------------|---|
| 考え方 | <p>移動等円滑化された通路と乗車券等販売所・待合所・案内所との間の経路における通路は、照明施設を使用して、照度を確保する必要がある。そのため、適切な照度を確保できるよう、照明施設を設置するだけでなく、継続して機能を維持、使用することが重要である。</p> <p>乗車券等販売所・待合所・案内所を設ける場合、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、車椅子使用者等からの求めに応じ、カウンターの前に出て対応しなければならない。適切に対応するため、係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。また、研修等により接遇に関する心構えや方法等を習得することが望ましい。</p> <p>乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）においては、聴覚障害者等からの求めに応じ、備えられた設備を使用して、文字により意思疎通を図る必要がある。適切に対応するため、設備の維持管理を行うとともに、係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。</p> |
|------------|---|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|--|---|
| <p>(照明施設) 第四十七条</p> <p>2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。</p> <p>(乗車券等販売所、待合所及び案内所) 第四十二条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に定める構造とするものとする</p> <p>一 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の通路は、第三十三条第一項各号に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>二 出入口を設ける場合は、そのうち一以上は、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>ロ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>(1) 有効幅は、八十センチメートル以上とすること。</p> <p>(2) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>ハ 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。</p> | <p>(乗車券等販売所、待合所及び案内所) 第五十五条 乗車券等販売所については、次に掲げる基準を遵守するものとする。</p> <p>一 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の経路における通路については、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保すること。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>二 第四十二条第一項第三号ただし書の規定が適用される場合には、車椅子使用者からの求めに応じ、常時勤務する者がカウンターの前に出て対応すること。</p> <p>2 前項の規定は、待合所及び案内所について準用する。この場合において、前項第二号中「第四十二条第一項第三号ただし書」とあるのは、「第四十二条第二項の規定により準用される同条第一項第三号ただし書」と読み替えるものとする。</p> <p>3 乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）については、第四十二条第三項の設備が備えられた場合には、聴覚障害者からの求めに応じ、当該設備を使用して、文字により意思疎通を図るものとする。</p> |

| | |
|--|--|
| <p>三 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であること。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。</p> <p>2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。</p> <p>3 乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）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設けるものとする。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するものとする。</p> | |
|--|--|

| ガイドライン | | |
|--|---|---------------------------------|
| ◎：道路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 | | |
| <p>照明施設を使用した照度の確保</p> | <p>◎移動等円滑化された通路と乗車券等販売所・待合所・案内所との間の経路における通路に、照明施設が設けられた場合には、当該照明施設を使用して、適切な照度を確保する。ただし、日照等によって当該照度が確保されているときは、この限りでない。</p> <p>○高齢者、弱視（ロービジョン）者等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理する。</p> <p>◇電力不足等社会的要請に応じて節電等の対応が必要な場合においても、通行の安全のため、当該区間においては、照度が確保されていることが望ましい。</p> | |
| <p>乗車券等販売所・待合所・案内所のカウンター前での対応</p> | <p>◎乗車券等販売所・待合所・案内所において、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、車椅子使用者からの求めに応じ、常時勤務する者がカウンターの前に出て対応する。</p> <p>○車椅子使用者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、車椅子使用者等への対応に関する教育訓練を継続的に実施する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <p>○車椅子使用者等からのカウンター前での対応の申し出に対応できるよう、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>○支援にあたっては、車椅子使用者等と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認する。</p> <p>◇車椅子使用者等への対応に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。</p> <p>◇支援が必要な利用者を優先的に案内することが望ましい。</p> | <p>事例 1-2-7</p> |
| <p>聴覚障害者用コミュニケーション設備を使用した意思疎通</p> | <p>◎乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）に、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た場合には、聴覚障害者からの求めに応じ、当該設備を使用して、文字により意思疎通を図る。</p> <p>○聴覚障害者等の求めに応じて使用できるように、筆談用具等を維持管理する。</p> <p>○筆談用具等は速やかに使用できる場所に配備する。</p> <p>○聴覚障害者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、聴覚障害者等との意思疎通の方法に関する教育訓練を継続的に実施</p> | <p>事例 2-6-6</p> <p>事例 1-2-7</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <p>○聴覚障害者等からの文字による意思疎通の申し出に対応できるよう、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>◇聴覚障害者等との意思疎通の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。</p> <p>◇窓口から目視等で日常的に気配りを行い、支援が必要な利用者がいないか確認を行うことが望ましい。支援が必要な様子を見かけた場合には、支援の要否や内容・方法（意思疎通の手段等）を確認し、必要に応じて支援を行うことが望ましい。</p> <p>◇意思疎通を支援するアプリケーションソフトウェア等を導入することが望ましい。</p> <p>◇話し言葉や文字表現による意思疎通が困難な高齢者、障害者等が自分の意思及び要求を相手に的確に伝え理解させることを支援する絵記号（JIS T0103）を利用したコミュニケーション支援ボード等を使用して意思疎通を図ることが望ましい。</p> | |
|--|---|--|

事例 2-6-6 筆談対応

バスタ新宿の案内所では、筆談ボードを常時設置しているほか、耳マーク（参考 2-6-7 参照）を掲示して筆談対応可能であることを示している。また、声の聞きやすさを高める対話支援機器を設置している。



写真 2-6-6 筆談に対応する案内所（バスタ新宿）

※筆談で対応する場合は、文章を読むことが苦手な人がいることを考慮して、大きめの読みやすい文字で、短い言葉で簡潔に要件を記載することが必要。

【コラム】コミュニケーションへの配慮

○ヒアリングループ

- ・案内カウンターにおける聴覚障害者とのコミュニケーションの円滑化を目的として磁気誘導ループ（ヒアリングループ）を設置している。（羽田空港国際線ターミナル）



提供：東京国際空港ターミナル株式会社

○手話テレビ

- ・案内カウンターにおいて、テレビ電話で手話対応が可能なスタッフとコミュニケーションをとることができる。（羽田空港国際線ターミナル）



○手話フォン

- ・聴覚障害者が手話で電話をかけられる公衆電話「手話フォン」が設置されている。オペレーターが手話通訳することで聴覚障害者も電話をかけることが可能になる。（成田国際空港）



提供：成田国際空港株式会社

出典：みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料（平成30年10月）

⑧ 券売機

| | |
|------------|--|
| 考え方 | 乗車券等販売所に、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口を設置した場合は、当該窓口において、高齢者、障害者等の求めに応じ、乗車券等の販売を行う必要がある。適切に販売を行うため、係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。また、研修等により接遇に関する心構えや方法を習得することが望ましい。 |
|------------|--|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|---|---|
| <p>(券売機)</p> <p>第四十三条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち一以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とするものとする。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。</p> | <p>(券売機)</p> <p>第五十六条 第四十三条ただし書の規定が適用される場合には、同条ただし書の窓口については、高齢者、障害者等からの求めに応じ、乗車券等の販売を行うものとする。</p> |

| ガイドライン | | |
|--|--|----------|
| ◎：道路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 | | |
| 乗車券等販売窓口での対応 | <p>◎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には、当該窓口において、高齢者、障害者等からの求めに応じ、乗車券等の販売を行う。</p> <p>○高齢者、障害者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、高齢者、障害者等への対応に関する教育訓練を継続的に実施する。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <p>○高齢者、障害者等からの乗車券の購入の申し出に対応できるよう、係員の配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>○支援にあたっては、高齢者、障害者等と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認する。</p> <p>◇高齢者、障害者等との対応に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。</p> <p>◇窓口から目視等で日常的に気配りを行い、支援が必要な利用者がいないか確認を行うことが望ましい。支援が必要な様子を見かけた場合には、支援の要否や内容・方法（意思疎通の手段等）を確認し、必要に応じて支援を行うことが望ましい。</p> | 事例 1-2-7 |

⑨ 旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置の案内

| | |
|------------|---|
| 考え方 | 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、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を音により視覚障害者等に示すための設備を設置した場合には、これらの情報を提供できるように、設備の維持管理を行うとともに、設備の操作方法について係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。 |
|------------|---|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|---|---|
| （案内標識） 第四十四条 6 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、旅客特定車両停留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るものとする。 | （旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置の案内） 第五十七条 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ついては、第四十四条第六項の設備（音によるものに限る。）が設けられた場合には、当該設備を使用して、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置が音により視覚障害者に示されるようにするものとする。 |

| ガイドライン | | |
|--|---|--|
| ◎：道路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 | | |
| 音による施設情報の提供 | ◎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、音により視覚障害者に示すための設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を音により視覚障害者に示す。 ○旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置に関する情報を音により提供できるように、設備の維持管理を行う。 | |

⑩ 視覚障害者を誘導する設備等

| | |
|-------------------|--|
| <p>考え方</p> | <p>視覚障害者誘導用ブロックは、現時点では視覚障害者等の誘導に最も有効な手段であり、旅客特定車両停留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が、視覚障害者等の誘導手法として、音声・音響により視覚障害者等を誘導する設備を設けた場合には、音声・音響による誘導ができるように、設備の維持管理を行うとともに、設備の操作方法について係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。また、研修等により接遇に関する心構えや方法等を習得することが望ましい。</p> <p>また、視覚障害者誘導用ブロックを敷設する代わりに、係員による設備間の視覚障害者等の誘導を行う場合には、接遇の習得のための教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。車両等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設置した場合には、車両等の運行に関する情報を提供できるように、設備の維持管理を行うとともに、設備の操作方法について係員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。</p> |
|-------------------|--|

| 道路移動等円滑化基準（ハード） | 道路移動等円滑化基準（ソフト） |
|--|--|
| <p>(視覚障害者誘導用ブロック)</p> <p>第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。</p> <p>2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と第十二条第十一号の基準に適合する乗降口に設ける操作盤、前条第六項の規定により設けられる設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び第四十二条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。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については、この限りでない。</p> <p>5 視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。待合所、案内所若しくは休憩設備（第五項において「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は同項に規定する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案内標識を設けるものとする。</p> | <p>(視覚障害者を誘導する設備等)</p> <p>第五十八条 第四十五条第一項の通路については、同条第五項の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、音声により視覚障害者を誘導するものとする。</p> <p>2 第四十五条第二項ただし書の規定が適用される場合には、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備間の誘導を適切に実施するものとする。</p> |

| ガイドライン | | |
|--|---|----------|
| ◎：道路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 | | |
| 音声による視覚障害者の誘導 | <p>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等に、音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、音声その他の方法により視覚障害者を誘導する。</p> <p>○視覚障害者等を誘導するための情報を、音声又は音響により提供できるように、音響音声案内装置の維持管理を行う。</p> | |
| 係員による設備間の視覚障害者の誘導 | <p>◎公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路又は、当該通路上から、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口に設ける操作盤、便所の出入口、乗車券等販売所（券売機を含む）及び触知案内図等（音によるものを除く）へ分岐する通路上に、視覚障害者誘導用ブロックの敷設に代わり、常駐する係員が当該二以上の設備間について視覚障害者の誘導を行う場合には、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備間の誘導を適切に実施する。</p> <p>○視覚障害者等からの申し出に対応できるよう、係員に対して、視覚障害者等の移動支援に関する教育訓練を継続的に行う。なお、移動支援に関しては「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を参考とする。</p> <p>○視覚障害者等からの誘導の申し出に対応できるよう、係員が常駐するよう、配置、勤務体制の確保を図る。</p> <p>○誘導に当たっては、視覚障害者等と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認する。</p> <p>○視覚障害者等の歩行の妨げにならないよう、通路上に、他の旅客のカバンやスーツケース等が置かれていないか注意を払い、置かれている場合は、他の旅客に対し、注意喚起や荷物の移動について協力を求める。</p> <p>○盲導犬を使用している場合、盲導犬使用者と盲導犬に対し、十分なスペースが確保できる場所に案内する。また、他の利用者に盲導犬について、理解を求める。</p> <p>◇誘導時には、特に混雑している時等、誘導される利用者の心構えができて安心感が増すように、周囲の状況を説明しながら歩くことが望ましい。</p> <p>◇便所までの誘導の申し出があった場合には、意思疎通を図り、どこまで誘導するか確認する。誘導にあたっては、出入口や個室、手洗い場の位置や距離、便所個室の設備の配置を説明することが望ましい。</p> <p>◇複数の経路がある場合には、どの経路が良いか確認のうえ、誘導される利用者の負担が少なくなるように考慮することが望ましい。</p> <p>◇視覚障害者等の移動支援に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施することが望ましい。</p> | 事例 1-2-7 |