

参考資料

1 「鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査」配布物

依頼状（障害者団体等用、有識者・事業者用、鉄道以外の事業者用）

調査票（障害者団体等用、有識者用、事業者用）

※一部の障害者団体には、設問3「鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について」を省略したものを送付。

回答票（障害者団体等用、有識者用、事業者用）

※一部の障害者団体には、設問3「鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について」に係る回答欄を省略したものを送付。

参考資料

事務連絡
令和3年12月13日

1. 調査対象
令和3年度基準等検討会の構成員（有識者、障害者団体等、公共交通事業者）
※貴団体を通じて、貴団体に所属の方に、調査票をお配りいただけますと幸いです。
（本人による記入が難しい場合は、ご家族や介助者等による聞き取りによる記入も可）

検討会構成員 各位

国土交通省総合政策局
バリアフリー政策課

2. 調査内容
別添の「調査票」のとおり

「鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査」の実施について
（依頼）

平素は国土交通行政にご理解・ご協力いただき、誠にありがとうございます。
視覚障害者等に対する誘導案内表示については、有識者、障害者団体、公共交通事業者等が平成28年度から平成29年度にかけて開催した「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」において、バリアフリー整備ガイドラインの検討を行ったところです。

しかしながら、旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法、床サインの用途と表示方法については、今後の検討課題とされたところです。

このほか、「令和3年度 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」における議論の中では、音楽内の提供方法、視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システム等についても、今後の検討課題として挙げられています。

そのため、これらの課題を踏まえ、貴団体を通じて、様々な方にとって適切な、鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示方法等について、事例調査を実施したく存じます。

ご多忙中誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力賜りますようお願いいたします。

3. 回答の提出期限・提出方法
提出期限：令和4年1月11日（火）
提出方法：恐れ入りますが、「回答票」の記入済みファイル（Excel形式）を団体ごとに回収いただき、電子メールにてご送付をお願いいたします。

なお、Excelファイルへの記入が困難な場合は、回答を別途ご用意いただいても構いません（Word ファイル、手書き用紙のスキャンファイル等）。

○送付先

以下のメールアドレスに、送付をお願いいたします。
電子メールアドレス： r03spirallup@sun-beam.co.jp

なお、ファイルの容量が大きいため、電子メールでの送付ができません。別途対応いたしますので、同アドレスまでお知らせください。

4. 留意事項

いただいた事例については、整理した上で検討会資料として使用させていただきます。また、検討会資料は、国土交通省のページにて公表させていただきます。

なお、調査票で、回答いただく方の属性をお聞きする箇所がありますが、事例の整理の際に利用するもので、それ以外の目的で利用することはありません。

【調査の趣旨・目的に関するお問い合わせ先】
国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

担当： 小山、西永
電話： 03-5253-8111（内線25-513）
（受付時間：月～金（祝日除く）、10時～17時）

【調査の取組内容に関するお問い合わせ先】
株式会社サンビーム（調査実施機関）

担当： 橋本、平塚
電話： 03-4446-5056
（受付時間：月～金（祝日除く）、10時～17時）

事務連絡
令和3年12月13日

検討会構成員 各位

国土交通省総合政策局
バリアフリー政策課

「鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査」の実施について
(依頼)

平素は国土交通行政にご理解・ご協力いただき、誠にありがとうございます。

視覚障害者等に対する誘導案内表示については、有識者、障害者団体、公共交通事業者等が平成28年度から平成29年度にかけて開催した「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」において、バリアフリー整備ガイドラインの検討を行ったところです。

しかしながら、旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法、床サインの用途と表示方法については、今後の検討課題とされたところです。

このほか、「令和3年度 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」における議論の中では、音楽内の提供方法、視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システム等についても、今後の検討課題として挙げられております。

そのため、これらの課題を踏まえ、貴団体を通じ、障害を持つ方をはじめ、様々な方にとって適切な、鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示方法等について、事例調査を実施したく存じます。

ご多忙中誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力賜りますようお願いいたします。

1. 調査対象
令和3年度基準等検討会の構成員（有識者、障害者団体等、公共交通事業者）

2. 調査内容
別添の「調査票」のとおり

3. 回答の提出期限・提出方法
提出期限：令和4年1月11日（火）
提出方法：恐れ入りますが、「回答票」の記入済みファイル（Excel形式）を、電子メールにてご送付いただけますよう、お願いいたします。

なお、Excelファイルへの記入が困難な場合は、回答を別途ご用意いただいても構いません（Wordファイル等）。

○送付先

以下のメールアドレスに、送付をお願いいたします。

電子メールアドレス：

r03spiralup@sun-beam.co.jp

なお、ファイルの容量が大きいき等の事情により、電子メールでの送付ができません場合は、別途対応いたしますので、同アドレスまでお知らせください。

4. 留意事項

いただいた事例については、整理した上で検討会資料として使用させていただきます。また、今後のガイドライン改訂に資する基礎資料とさせていただきます。

また、検討会資料は、国土交通省のページにて公表する予定としております。

【調査の趣旨・目的に関するお問い合わせ先】

国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

担当：小山、西永

電話：03-5253-8111（内線25-513）

（受付時間：月～金（祝日除く）、10時～17時）

【調査の取組内容に関するお問い合わせ先】

株式会社サンビーム（調査実施機関）

担当：橋本、平塚

電話：03-4446-5056

（受付時間：月～金（祝日除く）、10時～17時）

事務連絡
令和3年12月15日

1. 調査対象
令和3年度基準等検討会の構成員（有識者、障害者団体等、公共交通事業者）

検討会構成員 各位

国土交通省総合政策局
バリアフリー政策課

2. 調査内容
別添の「調査票」のとおり

3. 回答の提出期限・提出方法
提出期限：令和4年1月11日（火）
提出方法：恐れ入りますが、「回答票」の記入済みファイル（Excel形式）を、電子メー

ルにてご送付いただけますよう、お願いいたします。

なお、Excelファイルへの記入が困難な場合は、回答を別途ご用意いただいても構いません（Wordファイル等）。

○送付先

以下のメールアドレスに、送付をお願いいたします。

電子メールアドレス：

r03spiralup@sun-beam.co.jp

なお、ファイルの容量が大きいき等の事情により、電子メールでのご送付ができません場合は、別途対応いたしますので、同アドレスまでお知らせください。

4. 留意事項

いただいた事例については、整理した上で検討会資料として使用させていただきます。また、今後のガイドライン改訂に資する基礎資料とさせていただきます。

また、検討会資料は、国土交通省のページにて公表する予定としております。

【調査の趣旨・目的に関するお問い合わせ先】

国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

担当：小山、西永

電話：03-5253-8111（内線25-513）

（受付時間：月～金（祝日除く）、10時～17時）

【調査の脱問内容に関するお問い合わせ先】

株式会社サンビーム（調査実施機関）

担当：橋本、平塚

電話：03-4446-5056

（受付時間：月～金（祝日除く）、10時～17時）

「鉄道駅におけるバリアフリールートの特導案内表示等に関する事例調査」の実施について
（依頼）

平素は国土交通行政にご理解・ご協力いただき、誠にありがとうございます。

視覚障害者等に対する特導案内表示については、有識者、障害者団体、公共交通事業者等が平成28年度から平成29年度にかけて開催した「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」において、バリアフリー整備ガイドラインの検討を行ったところです。

しかしながら、旅客施設の出入口から先の連続的な特導案内表示方法、床サインの用途と表示方法については、今後の検討課題とされたところです。

このほか、「令和3年度 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」における議論の中では、音楽内の提供方法、視覚障害者等の特導案内に関する新たな情報システム等についても、今後の検討課題として挙げられております。

そのため、これらの課題を踏まえ、検討会構成員を通じ、障害を持つ方をはじめ、様々な方にとって適切な、鉄道駅におけるバリアフリールートの特導案内表示方法等について、事例調査を実施しております。

この度、鉄道以外の関係団体である貴団体に対しても、参考として同調査について共有させていただくとともに、調査票の参考2に示す、各種施設における工夫事例・効果が見られた事例について、もし共有いただける情報・資料等ございましたら、ご提供をお願いいたします。

ご多忙中誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力賜りますようお願いいたします。

う、よろしくお願いたします。

鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査（調査票）

【ご回答にあたってのお願い】

- ・ 回答は、別添「回答票（Excel ファイル）」にご記入ください。
- ・ 回答の際は、別添「参考資料」や、回答票のシート「回答例」もご参照ください。
- ・ 各設問に該当する事例がない場合は、無回答としていただいて結構です。

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示について、事例をご提供ください。

- ・ あなたが「役に立った事例」と「困った事例」について、それぞれご提供ください。
（事例が複数あれば、複数ご提供ください。）
- ・ それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 誘導案内表示がある場所（路線名、駅名等）
- ② 誘導案内表示の設置箇所・内容等
- ③ 役に立った事例（あるいは、困った事例）とお考えの理由

- ・ もし、**事例の写真**があれば、回答票に貼り付ける形でご提供をお願いいたします。
（誘導案内表示（構内案内図や誘導サイン等）の写真、誘導案内表示周辺の状況が分かる写真など）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

鉄道駅における床サインについて、事例をご提供ください。

- ・ あなたが「役に立った事例」と「困った事例」について、それぞれご提供ください。
（事例が複数あれば、複数ご提供ください。）
- ・ それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 床サインがある場所（路線名、駅名等）
- ② 床サインの設置箇所・内容等
- ③ 役に立った事例（あるいは、困った事例）とお考えの理由
- ④ 周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況

例）床サイン以外のサインはあまりない、ほかのサインはあるが床サインと内容の重複はない、周囲のほかのサインがあり床サインでの提供内容と重複している 等

- ・ もし、**事例の写真**があれば、回答票に貼り付ける形でご提供をお願いいたします。（床サインの写真、床サインの周辺の状況が分かる写真など）

3. 鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について

鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）について、事例をご提供ください。

- ・ あなたが「役に立った事例」と「困った事例」について、それぞれご提供ください。
（事例が複数あれば、複数ご提供ください。）
- ・ それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 音案内がある場所（路線名、駅名等）
- ② 音案内の設置箇所・内容等
- ③ 役に立った事例（あるいは、困った事例）とお考えの理由
- ④ 周囲の音環境の状況

例）常に音案内以外の音がうるさい、音案内以外の音が時折うるさい、音案内以外の音がうるさくない程度にある、全体的に静か 等

- ・ もし、**音案内（音声やチャイム）の録音データ**等があれば、あわせてご提供をお願いいたします。

（参考）バリアフリールートの誘導案内に関わる新たな情報システムについて

バリアフリールートの誘導案内に役立つ、**新たな情報システム**（ツール等）について、情報があればご提供ください。

- ・ バリアフリールートの誘導案内に役立つ、**新たな情報システム**（ツール等）について、検討会において情報を共有させていただきたいと考えております。もし共有すべき情報等がございましたら、ご提供をお願いいたします。

（3 ページに続きます）

4. あなたご自身について教えてください

事例の整理のため、あなたご自身のことについて教えてください。

(1) あなたの年齢・性別・お住まい・鉄道駅の利用頻度について
ア. 年齢

10 歳代、20 歳代、30 歳代、40 歳代、50 歳代、60 歳代、70 歳以上

イ. 性別

男性、女性、回答しない

ウ. お住まいの都道府県名
(回答票に表示されるリストから1つ選んでください。)

エ. お住まいの市区町村名
(「ウ. お住まいの都道府県名」を回答された後、リストから1つ選んでください。)

オ. 外出の際の鉄道駅の利用頻度

ほぼ毎日 (週4日以上)、週に2~3日、週に1日程度、月に2~3日、月に1回程度、ほぼ利用しない (年数日程度)、全く利用しない

(2) あなたの障害の種類について

肢体不自由、視覚障害、聴覚障害、視覚と聴覚障害 (盲ろう)
知的障害・精神障害・発達障害、その他

※「視覚障害」、「聴覚障害」、「視覚と聴覚障害 (盲ろう)」のいずれかをお答えになった場合、「見え方」や「聞こえ方」を詳しく教えてください (自由記述)。

【見え方 (視力の程度) の記入例】

全く見えない (全盲)、電灯等の明るい光が見える程度 (光覚)、目の前で手を動かせばわかる程度 (手動弁)、目の前に出された指の本数が数えられる程度 (指数弁)、視界の一部が見えにくい、等

【聞こえ方 (聴力の程度) の記入例】

小さな声や騒音下の会話聞き取りづらい、普通の声の大きさの会話聞き取りづらい、非常に大きい声か補聴器を使用しないと会話聞こえない、補聴器を使用しても聞き取れないことが多い、等

(以上)

鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査 (調査票)

【ご回答にあたってのお願い】

- ・ 回答は、別添「回答票 (Excel ファイル)」にご記入ください。
- ・ 回答の際は、別添「参考資料」や、回答票のシート「回答例」もご参照ください。
- ・ 各設問に該当する事例がない場合は、無回答としていただいて結構です。

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示について、事例をご提供ください。

- ・ 「好事例」と「改善を要するとお考えの事例」について、それぞれご提供ください。
(事例が複数あれば、複数ご提供ください。)
- ・ それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 誘導案内表示がある場所 (路線名、駅名等)
- ② 誘導案内表示の設置箇所・内容等
- ③ 好事例 (あるいは、改善を要する事例) とお考えの理由
- ④ 周囲の空間の状況 (比較的単純な空間、複雑で分かりにくい空間 等)

- ・ もし、重例の写真があれば、回答票に貼り付ける形でご提供をお願いいたします。
(誘導案内表示 (構内案内図や誘導サイン等) の写真、周辺の状況が分かる写真など)

2. 鉄道駅における床サインの事例について

鉄道駅における床サインについて、事例をご提供ください。

- ・ 「好事例」と「改善を要するとお考えの事例」について、それぞれご提供ください。
(事例が複数あれば、複数ご提供ください。)
- ・ それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 床サインがある場所 (路線名、駅名等)
- ② 床サインの設置箇所・内容等
- ③ 好事例 (あるいは、改善を要する事例) とお考えの理由
- ④ 周囲の床サイン以外のサイン (看板、掲示物等) の状況
例) 床サイン以外のサインはあまりない、ほかのサインはあるが床サインと内容の重複はない、周囲のほかのサインがあり床サインでの提供内容と重複している 等
- ⑤ 周囲の空間の状況 (比較的単純な空間、複雑で分かりにくい空間 等)

- ・もし、事例の写真があれば、あわせてご提供をお願いいたします。
(床サインの写真、床サインの周辺の状況が分かる写真など)

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）について、事例をご提供ください。

- ・「好事例」と「改善を要するとお考えの事例」について、それぞれご提供ください。
(事例が複数あれば、複数ご提供ください。)
- ・それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 音楽内がある場所（路線名、駅名等）
- ② 音楽内の設置箇所・内容等
- ③ 好事例（あるいは、改善を要する事例）とお考えの理由
- ④ 周囲の音環境の状況
例) (常に音楽内以外の音がうるさい、音楽内以外の音が時折うるさい、音楽内以外の音がうるさくない程度にある、全体的に静か 等)

- ・もし、音楽内（音声やチャイム）の録音データ等があれば、あわせてご提供をお願いいたします。

(参考) バリアフリールートの誘導案内に関わる新たな情報システムについて

バリアフリールートの誘導案内に役立つ、新たな情報システム（ツール等）について、情報があればご提供ください。

- ・バリアフリールートの誘導案内に役立つ、新たな情報システム（ツール等）について、検討会において情報を共有させていただきたいと考えております。もし共有すべき情報等がございましたら、ご提供をお願いいたします。

(以上)

鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示等に関する事例調査（調査票）

【ご回答にあたってのお願い】

- ・回答は、別添「回答票（Excel ファイル）」にご記入ください。
- ・回答の際は、別添「参考資料」や、回答票のシート「回答例」もご参照ください。
- ・各設問に該当する事例がない場合は、無回答としていただいても結構です。

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示について、事例をご提供ください。

- ・貴社局における工夫した事例や、お薦めの事例などについて、ご提供ください。
(事例が複数あれば、複数ご提供ください。)
- ・それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 誘導案内表示がある路線名、駅名等
- ② 誘導案内表示の設置箇所・内容等
- ③ 工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等
- ④ 周囲の空間の状況（比較的単純な空間、複雑で分かりにくい空間 等）

- ・もし、事例の写真があれば、あわせてご提供をお願いいたします。
(誘導案内表示（構内案内図や誘導サイン等）の写真、周辺の状況が分かる写真など)

2. 鉄道駅における床サインの事例について

鉄道駅における床サインについて、事例をご提供ください。

- ・貴社局における工夫した事例や、お薦めの事例などについて、ご提供ください。
(事例が複数あれば、複数ご提供ください。)
- ・それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 床サインがある路線名、駅名等
- ② 床サインの設置箇所・内容等
- ③ 工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等
- ④ 周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況
例) 床サイン以外のサインはあまりない、ほかのサインはあるが床サインと内容の重複はない、周囲のほかのサインがあり床サインでの提供内容と重複している 等)
- ⑤ 周囲の空間の状況（比較的単純な空間、複雑で分かりにくい空間 等）

- ・もし、事例の写真があれば、あわせてご提供をお願いいたします。
(床サインの写真、床サインの周辺の状況が分かる写真など)

3. 鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について

鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）について、事例をご提供ください。

- ・貴社局における工夫した事例や、お薦めの事例などについて、ご提供ください。
(事例が複数あれば、複数ご提供ください。)
- ・それぞれの事例について、以下の情報を教えてください。

- ① 音案内がある場所（路線名、駅名等）
 - ② 音案内の設置箇所・内容等
 - ③ 工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等
 - ④ 周囲の音環境の状況
- 例) (常に音案内以外の音がにぎやか、音案内以外の音が時折にぎやか、音案内以外の音はあまりしない 等)

- ・もし、音案内（音声やチャイム）の録音データ等があれば、あわせてご提供をお願いいたします。

(参考) バリアフリールートの誘導案内に関わる新たな情報システムについて

バリアフリールートの誘導案内に役立つ、新たな情報システム（ツール等）について、情報があればご提供ください。

- ・バリアフリールートの誘導案内に役立つ、新たな情報システム（ツール等）について、検討会において情報を共有させていただきたいと考えております。もし共有すべき情報等がございましたら、ご提供をお願いいたします。

(以上)

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

- ・「役に立った事例」と「困った事例」の回答欄は、それぞれ事例分設けています。
(※6事例以上ある場合は、欄をコピーして増やしていただく構いません。)
- ・該当する事例がない場合は、無回答としていただいております。
- ・ご記入が済みの場合は、シート「2.床サインの事例」にお進みください。

役に立った事例（1）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」の どちらかにご記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

困った事例（1）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」の どちらかにご記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

役に立った事例（2）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」の どちらかにご記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

困った事例（2）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」の どちらかにご記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

役に立った事例（3）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（3）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

役に立った事例（4）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（4）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

役に立った事例（5）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（5）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

- ・「役に立った事例」と「困った事例」の回答欄は、それぞれ事例分設けています。
（※6事例以上ある場合は、増をコピーして埋め込んで構いません。）
- ・該当する事例がない場合は、無回答としていただいて結構です。
- ・ご記入がお済みの場合は、シート「3 移動支援用の音楽内の事例」にお進みください。

役に立った事例（1）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（1）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

役に立った事例（2）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（2）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

役に立った事例（3）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（3）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

役に立った事例（4）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（4）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

役に立った事例（5）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（5）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

- ・「役に立った事例」と「困った事例」の回答欄は、それぞれ事例分設けています。
（※各事例以上ある場合は、欄をコピーして埋め込んでください。）
 - ・該当する事例がない場合は、無回答としていただいても構いません。
 - ・ご記入がお済みの場合は、シート「4. あなたご自身について」にお進みください。
- （※もし各事例の録音データ等があれば、あわせてご提供をお願いします。）

役に立った事例（1）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」の どちらかにご記入ください。
<input type="text"/> <input type="text"/>		
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合） <input type="text"/>		

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（1）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」の どちらかにご記入ください。
<input type="text"/> <input type="text"/>		
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合） <input type="text"/>		

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

役に立った事例（2）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」の どちらかにご記入ください。
<input type="text"/> <input type="text"/>		
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合） <input type="text"/>		

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（2）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」の どちらかにご記入ください。
<input type="text"/> <input type="text"/>		
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合） <input type="text"/>		

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

役に立った事例（3）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（3）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

役に立った事例（4）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（4）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

役に立った事例（5）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

困った事例（5）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

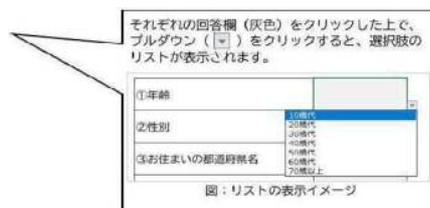
・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

4. あなたご自身について教えてください

・事例の整理のため、あなたご自身のことについて教えてください。

(1) あなたの年齢・性別・お住まいについて（①から⑤まで、それぞれリストから1つ選んでください。)

ア. 年齢	
イ. 性別	
ウ. お住まいの都道府県名	
エ. お住まいの市区町村名	
オ. 外出の際の鉄道駅の利用頻度	



(2) あなたの障害の種類について（あてはまるものすべてに、リストから「●」を選んでつけてください。)

肢体不自由	
視覚障害	
聴覚障害	
視覚と聴覚障害（盲ろう）	
知的障害・精神障害・発達障害	
その他、上記以外の障害	

具体的な「見え方」や「聞こえ方」を、調査票をご参考に右の欄にご記入ください。

差し支えなければ、詳細を右の欄にご記入ください。

調査は以上で終了です。ご協力ありがとうございました。
ファイルを保存いただいた上で、ご提出ください。

1. 【回答例】 鉄道駅におけるバリアフリールート誘導案内表示の事例について

このシートは、「1. 鉄道駅におけるバリアフリールート誘導案内表示の事例について」の回答例です。

役に立った事例（1）

① 「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名 ●●線	駅名 ■■	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

② 「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

駅の出入口に設置されている、駅全体のバリアフリールートの案内図

③ 「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・出入口から乗り場までの最短距離のルートだけでなく、トイレや車椅子で利用できる店舗等の有無も案内されている。
- ・文字の大きさ、フォント、配色がいずれも見やすい。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

画像は、Excelのメニューバー「挿入」にある「画像」から貼り付けることができます。パソコン等に保存されている画像を貼付する場合は、「このデバイス…」から場所を選択してください。（下の図は、Excel 2019の操作例です。）



困った事例（1）

① 「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

●●駅のある他社線乗り換えのある駅

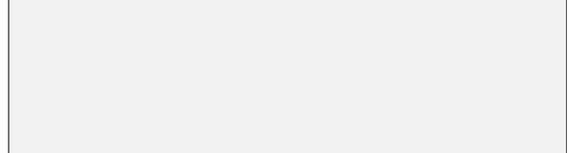
② 「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

乗り換え通路に設置されている誘導案内の看板

③ 「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・看板の数が少なく、途中で案内を見失う。
- ・乗り換え先の他社線との間で案内の統一がなされておらず、通路を歩いていると迷う。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。（枚数が多い場合、重なっても構いません。）



2. 【回答例】 鉄道駅における床サインの事例について

このシートは、「2. 鉄道駅における床サインの事例について」の回答例です。

役に立った事例（1）

① 「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名 ●●線	駅名 ■■	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

② 「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

ホームと改札口との階段にある、右側通行を促すサイン

③ 「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・階段は下方に目線が行くため、床サインによる案内は効果的だと思う。
- ・床サインが設置される前よりも、人の流れが整理されたように感じる。

④ 「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

床サイン以外のサインは、あまりない。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。（枚数が多い場合、重なっても構いません。）



困った事例（1）

① 「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

●●駅にある■■線と▲▲線の乗り換え通路

② 「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

乗り換え通路にある、乗り換え経路や出口の方向を案内するサイン

③ 「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・配色が過度に派手で、他のサインが埋没している。
- ・人通りが多く、サインに記された案内が見えづらい。

④ 「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

周囲に立て看板や吊り下げ看板があり、一部は床サインでの情報提供内容と重複している。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。（枚数が多い場合、重なっても構いません。）



3. 【回答例】 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

このシートは、「3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について」の回答例です。

役に立った事例（1）

- ①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかに記入してください。
 - ②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。
改札口に設置されている、チャイムと音声で改札機の位置を知らせる案内
 - ③「役に立った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。
・人通りの多さ、少なさに合わせて音量が変わるため、常に聞き取りやすい。
 - ④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。
・ラッシュ時など、人通りが多い時はやうやく、それ以外の時間帯は比較的静か。
- ・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

困った事例（1）

- ①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

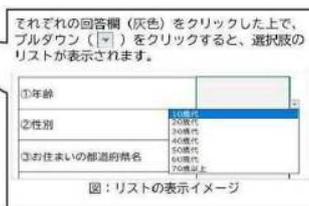
「路線名と駅名」または「その他」のどちらかに記入してください。
 - ②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。
トイレの前に設置されている、現在地からトイレまでの経路を案内している音声案内
 - ③「困った事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。
・周囲の音に比べて、音楽内の音量が小さく聞き取りづらい。
・スピーカーの向きが、案内板の位置からずれている。
・経路の指示が、長く複雑で覚えられない。
 - ④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。
・音楽内以外の音が常にうるさい。
- ・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

4. 【回答例】 あなたご自身について教えてください

このシートは、「4. あなたご自身について教えてください」の回答例です。

(1) あなたの年齢・性別・お住まいについて（①から⑤まで、それぞれリストから1つ選んでください。）

ア. 年齢	30歳代
イ. 性別	男性
ウ. お住まいの都道府県名	東京都
エ. お住まいの市区町村名	千代田区
オ. 外出の際の鉄道駅の利用頻度	週に2～3日



(2) あなたの障害の種類について（あてはまるものすべてに、リストから「●」を選んでつけてください。）

肢体不自由		
視覚障害		
聴覚障害	●	具体的な「見え方」や「聞こえ方」を、調査票をご参考にして右の欄にご記入ください。
視覚と聴覚障害（盲ろう）		
知的障害・精神障害・発達障害		
その他、上記以外の障害		差し支えなければ、詳細を右の欄にご記入ください。

普通の声の大きさの会話聞き取りづらい

調査は以上で終了です。ご協力ありがとうございました。
ファイルを保存いただいた上で、ご提出ください。

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

・「役に立った事例」と「改善を要する事例」の回答欄は、それぞれ事例分けています。
 (※6事例以上ある場合は、欄をコピーして増やしていただいても構いません。)
 ・それぞれの記述は、枠に収まりきらなくても結構です。
 ・該当する事例がない場合は、無回答としていただいても結構です。
 ・ご記入がお済みの場合は、シート「2. 床サインの事例」にお進みください。

好事例（1）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 (枚数が多い場合、重なっても構いません。)

改善を要する事例（1）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 (枚数が多い場合、重なっても構いません。)

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

好事例（2）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 (枚数が多い場合、重なっても構いません。)

改善を要する事例（2）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 (枚数が多い場合、重なっても構いません。)

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

好事例（3）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（3）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

好事例（4）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（4）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

好事例（５）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかに記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（５）

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかに記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

・「好事例」と「改善を要するとお考えの事例」の回答欄は、それぞれ事例分設けています。
（※6事例以上ある場合は、欄をコピーして増やしていただいても構いません。）
・それぞれの記述は、枠に収まりきらなくても結構です。
・該当する事例がない場合は、無回答としていただいても結構です。
・ご記入がお済みの方は、シート「3 移動支援用の音楽内の事例」にお進みください。

好事例（１）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかに記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（１）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかに記入ください。
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）		

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

好事例（2）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（2）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

好事例（3）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（3）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

好事例（４）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（４）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

好事例（５）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（５）

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

- ・「好事例」と「改善を要するとお考えの事例」の回答欄は、それぞれ事例分設けています。
（※ら事例以上ある場合は、欄をコピーして増やしていただいて構いません。）
 - ・それぞれの記述は、枠に収まりきらなくても結構です。
 - ・該当する事例がない場合は、無回答としていただいで結構です。
- （※もし各事例の録音データ等があれば、あわせてご提供をお願いいたします。）

好事例（1）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	

その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（1）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	

その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

好事例（2）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	

その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（2）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	

その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

好事例（3）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（3）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

好事例（4）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（4）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

好事例（５）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例（５）

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

1. 【回答例】鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

このシートは、「1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について」の回答例です。

好事例【回答例】

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

駅の出入口に設置されている、駅全体のバリアフリールートの案内図

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・出入口から乗り場までの最短距離のルートだけでなく、トイレや椅子で利用できる店舗等の有無も案内されている。
- ・文字の大きさと、フォント、配色がいずれも見やすい。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

- ・道路の分岐等は両面ではなく、比較的単純な空間といえる。
- ・案内を立ち止まって見ても、周囲の入り口には影響を及ぼさないと考えられる。
- ・駅名の看板が大きく、空間の中でも目立っている。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

改善を要するとお考えの事例【回答例】

①「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	
●●電車の他社線乗り換えのある駅	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

②「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

乗り換え通路に設置されている誘導案内の看板

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・看板の数が少なく、途中で案内を見失う。
- ・乗り換え先の他社線との前で案内の統一がなされておらず、通路を歩いていると迷う。

④「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

- ・地下道であり、道路の分岐等も多く、比較的複雑な空間といえる。
- ・通路には店舗が複数あり、人の流れが複雑しがち。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 【回答例】鉄道駅における床サインの事例について

このシートは、「2. 鉄道駅における床サインの事例について」の回答例です。

好事例【回答例】

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他のどちらか」にご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

ホームと改札口との階段にある、右側通行を促すサイン

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・階段は下方に目線が行くため、床サインによる案内は効果的だと思う。
- ・床サインが設置される前よりも、人の流れが整理されたように感じる。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

床サイン以外のサインは、あまりない。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

- ・通路の分岐等は周囲がなく、比較的単純な空間といえる。
- ・案内を立ち止まって見ても、周囲の人通りには影響を及ぼさないと考えられる。
- ・駅名の看板が大きく、空間の中でも目立っている。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

改善を要する事例【回答例】

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他のどちらか」にご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

乗り換え通路にある、乗り換え経路や出口の方向を案内するサイン

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・配色が過度に派手で、他のサインが埋没している。
- ・人通りが多く、サインに記された案内が見えづらい。

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

周囲に立て看板や吊り下げ看板があり、一部は床サインでの情報提供内容と重複している。

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

- ・地下道であり、通路の分岐等も多く、比較的複雑な空間といえる。
- ・通路には店舗が複数あり、人の流れが錯綜しがち。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

3. 【回答例】鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について

このシートは、「3. 鉄道駅における移動支援用の音楽内（音声やチャイム）の事例について」の回答例です。

好事例【回答例】

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他のどちらか」にご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

●●の改札口に設置されている、チャイムと音声で改札機的位置を知らせる案内

③「好事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・人通りの多さ、少なさに合わせて音量が変わるため、常に聞き取りやすい。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・ラッシュ時など、人通りが多い時はやりにぎやかなこともあるが、それ以外の時間帯は比較的静か。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

改善を要する事例【回答例】

①「音楽内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他のどちらか」にご記入ください。

②「音楽内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

●●にあるトイレの前に設置されている、現在地からトイレまでの経路を案内している音声案内

③「改善を要する事例とお考えの理由」を、以下にご記入ください。

- ・周囲の音に比べて、音声案内の音量が小さく聞き取りづらい。
- ・スピーカーの向きが、案内板の位置からずれている。
- ・経路の指示が、長く複雑で覚えにくい。

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・音楽内以外の音が常にうるさい。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

1. 鉄道駅におけるバリアフリールート上の誘導案内表示の事例について

- ・回答欄は5事例分設けていますが、6事例以上ある場合は、欄をコピーして増やしていただいで構いません。
- ・それぞれの記述は、枠に収まりきらなくても結構です。
- ・該当する事例がない場合は、無回答としていただいで結構です。
- ・ご記入がお済みの場合は、シート「2. 床サインの事例」にお進みください。

事例1

① 「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

② 「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

--

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

--

④ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

--

- ・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

--

1. 鉄道駅におけるバリアフリールート上の誘導案内表示の事例について

事例2

① 「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

② 「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

--

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

--

④ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

--

- ・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

--

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

事例3

① 「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

② 「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について

事例4

① 「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかをご記入ください。

② 「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの特導案内表示の事例について

事例5

① 「特導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

② 「特導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

2. 鉄道駅における床サインの事例について

※回覧欄は5事例分扱っていますが、6事例以上ある場合は、欄をコピーして増やしていただいで構いません。
 ・それぞれの記述は、枠に収まりきらなくても結構です。
 ・該当する事例がない場合は、無回答としていただいで結構です。
 ・ご記入がお済みの場合は、シート3「移動支援用の音楽内の事例」にお進みください。

事例1

① 「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

② 「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

2. 鉄道駅における床サインの事例について

事例2

① 「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合） <div style="float: right; font-size: small;"> 「路線名」駅名、または「その他」の 文字が記すこと記入ください。 </div>	

② 「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 （枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

事例3

① 「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合） <div style="float: right; font-size: small;"> 「路線名」駅名、または「その他」の 文字が記すこと記入ください。 </div>	

② 「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 （枚数が多い場合、重なっても構いません。）

2. 鉄道駅における床サインの事例について

事例4

① 「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

※「路線名」駅名、または「その他」の文字が記述に入ります。

② 「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

2. 鉄道駅における床サインの事例について

事例5

① 「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

※「路線名」駅名、または「その他」の文字が記述に入ります。

② 「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

⑤ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
(枚数が多い場合、重なっても構いません。)

3. 鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について

※回答欄は5事例分設けていますが、6事例以上ある場合は、欄をコピーして増やしていただいで構いません。
 ・それぞれの記述は、他に収まりきらなくとも結構です。
 ・該当する事例がない場合は、無回答としていただきます。
 （※もし各事例の録音データ等があれば、あわせてご提供をお願いいたします。）

事例1

① 「音案内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

② 「音案内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 （枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について

事例2

① 「音案内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

② 「音案内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 （枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について

事例3

① 「音案内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

② 「音案内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について

事例4

① 「音案内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	

「路線名と駅名」または「その他」のどちらかにご記入ください。

② 「音案内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
（枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について

事例5

① 「音案内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合） 「路線名と駅名」または「その他」の どちらかに記入ください。	

② 「音案内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

④ 「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 （枚数が多い場合、重なっても構いません。）

1. 【回答例】鉄道駅におけるバリアフリールート（誘導案内表示の事例）について

・このシートは、「1. 鉄道駅におけるバリアフリールートの誘導案内表示の事例について」の回答例です。

【回答例】

① 「誘導案内表示がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■■■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合） （特急全駅、駅乗降客数●人以上の駅、他事業者との乗り換えがある 駅、等）	

② 「誘導案内表示の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

駅の出入口に設置されている、駅全体のバリアフリールートの案内図

③ 「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

- ・文字の大きさ、フォント、配色について、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた。
- ・（株）●●との共同研究の場として、検証実験を行っている。
- ・導入にあたっては、関係当事者、利用者等から意見を聴取した。
- ・設置以来、利用者から好評を得ており、アンケートでは●●が「良かった」などと回答。等

④ 「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

- ・通路の分岐等は周囲がなく、比較的単純な空間といえる。
- ・置かれている場所は単様な空間、複雑な空間などさまざまである（場所により様式が異なることはない）。
- ・案内を立ち止まって見ても、周囲の人通りには影響を及ぼさないと考えられる。等

・もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 （枚数が多い場合、重なっても構いません。）

写真A	写真B	写真C
-----	-----	-----

2. 【回答例】鉄道駅における床サインの事例について

このシートは、「2. 鉄道駅における床サインの事例について」の回答例です。

【回答例】

①「床サインがある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■ ■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	
（管轄全駅、概ね乗降客数●人以上の駅、構造が特に複雑な駅 等）	

「路線名と駅名」または「その他の」どちらかにご記入ください。

②「床サインの設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

ホームと改札口を結ぶルート上の階段にある、右側通行を促すサイン

③「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

・滑りにくく割れにくい材質を選定した。
 ・（株）●●との共同研究の一環として、実証実験を行っている。
 ・導入にあたっては、駅員当番者、有識者等から意見を聴取した。
 ・設置以来、利用者から好評を得ており、アンケートでは●●が「よかった」などと回答。 等

④「周囲の床サイン以外のサイン（看板、掲示物等）の状況」を、以下にご記入ください。

・床サイン以外にも、吊り下げ看板等で同内容の案内を行っている。
 ・床サイン以外のサインは、あまり設置していない。 等

⑤「周囲の空間の状況」を、以下にご記入ください。

・通路の分岐等は周囲に広く、比較的単純な空間といえる。
 ・置かれていた場所は単独な空間、複雑な空間などさまざまである（場所により様式が異なることはない）。
 ・駅名の看板が大きく、空間の中でも目立っている。 等

もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 （枚数が多い場合、重なっても構いません。）

3. 【回答例】鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について

このシートは、「3. 鉄道駅における移動支援用の音案内（音声やチャイム）の事例について」の回答例です。

【回答例】

①「音案内がある場所」を、以下にご記入ください。

路線名	駅名
●●線	■ ■
その他（特定の路線・駅にあてはまらない場合）	
（管轄全駅、概ね乗降客数●人以上の駅、構造が特に複雑な駅 等）	

「路線名と駅名」または「その他の」どちらかにご記入ください。

②「音案内の設置箇所、内容等」を、以下にご記入ください。

改札口に設置されている、チャイムと音声で改札口の位置を知らせる案内

③「工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等」を、以下にご記入ください。

・人通りの多さに合わせて音量が変わるスピーカーを導入した。
 ・指向性があり、必要としている方の耳に届きやすいスピーカーを導入した。
 ・チャイムの音色の選定、音量の設定にあたっては、有識者の意見を聴取した。
 ・周囲の音に埋もれないよう、周辺店舗等の関係者に配慮をお願いした。 等

④「周囲の音環境の状況」を、以下にご記入ください。

・ラッシュ時など、入通りが多い時はにぎやかなこともあるが、それ以外の時間帯は比較的静か。 等

もし、事例の写真があれば、以下の枠内に貼付してください。
 （枚数が多い場合、重なっても構いません。）

バリアフリールートの誘導案内表示と床サインに関する課題、提供いただきたい事例について

1. バリアフリールートの誘導案内表示について

(1) テーマ (案)

- ・今後のバリアフリールートの誘導案内表示について、検討会でのご議論も踏まえて検討の基礎となるテーマを設定すると、以下のテーマ (案) が想定されます。

従来の「個別のバリアフリー整備」から、今後、「面的 (総合的) なバリアフリー整備」が必要とされることを踏まえ、駅等におけるバリアフリールートの誘導案内表示には、どのようなことが求められるでしょうか？

(2) 課題

- ・テーマ (案) を踏まえ、バリアフリールートの誘導案内表示に関する課題としては、主に以下の4つの課題が挙げられます。

- 1) 駅等の出入口におけるバリアフリールートへの誘導案内の表示
(駅出入口における誘導案内の表示方法。特に複数の出入口がある場合のバリアフリールートへの誘導案内の表示方法。)
- 2) 駅等における (駅出入口以外での) バリアフリールートの適切な誘導案内の表示
(改札外コンコース、改札内コンコース、ホームにおける誘導案内の表示方法。特に途中で誘導案内が途切れて迷うことがない、連続的な誘導案内の表示方法。)
- 3) 他事業者・他交通モード間のバリアフリールートの一体的な誘導案内の表示
- 4) 駅隣接の民間施設の利用等も含めた、面的な誘導案内の表示
(例えば、駅の施設にエレベーターが無い場合、隣接する民間施設のエレベーターを使ったバリアフリールートの誘導案内等)

(3) ご提供いただきたい事例のイメージ

- ・課題を踏まえ、以下のような事例がございましたら、ご提供いただけますと幸いです。

- 1) 駅等の出入口におけるバリアフリールートへの誘導案内表示の事例
・駅出入口 (通路や駅前広場等からの出入口等) における誘導案内の表示方法。
(バリアフリールートの案内板の設置事例等)
- 2) 駅等における (駅出入口以外での) バリアフリールートの誘導案内表示の事例
・連続的な誘導案内表示の事例。(乗車方向 (駅出入口から改札口へ、改札口からホームへ)、降車方向 (ホームから改札口へ、改札口から駅出入口へ) の観点から、連続性に留意。) ※特に、エレベーターやトイレへの誘導サインはよく使われていますが、そのほか移動中にバリアフリールートの誘導案内を工夫している事例等があれば。
- 3) 他事業者・他交通モード間のバリアフリールートの一体的な誘導案内表示の事例
(他事業者間、他の交通モード (鉄道、バス、タクシー等) 間で、誘導案内の表示を統一して一体的に表示した事例)
- 4) 駅隣接の民間施設への (バリアフリールートの観点から) 誘導案内をしている事例

2. 床サインについて

(1) テーマ (案)

- ・今後の床サインについて、検討会でのご議論も踏まえて検討の基礎となるテーマを設定すると、以下のテーマ (案) が想定されます。

適切な床サインの示し方とは？

- ・何を示す必要があるのか、どのように掲示するのが適切か？
- ・分かりやすい床サインとは？見やすい床サインとは？
- ・ほかの吊下げサインや壁サインがある中で、床サインの役割は？

(2) 課題

- ・テーマ (案) を踏まえ、床サインに関する課題としては、主に以下の課題が挙げられます。

- 1) 床サインの適切な情報量
(床サインとして適切な情報量とは、例えば、非常にシンプルなものにして「あれば役立つ」程度がよいのではないかなど。)
- 2) 方向を示す場合の矢印の示し方
(床サインは、矢印を示すことで、方向を示したり誘導したりするためによく使われています。しかし矢印の示し方は様々です。利用者が多い場所では絶えず人の足に隠れてしましますが、適切な矢印の示し方とは。)
- 3) 乗降誘導サインの「並ぶ」や「乗る」の示し方
(ホームで、車両への乗降位置や並ぶ位置等を示すために、乗降誘導サインがよく使われています。利用者が多い場所では絶えず人の足に隠れてしましますが、適切な「並ぶ」や「乗る」の示し方とは。)

(3) ご提供いただきたい事例のイメージ

- ・課題を踏まえ、以下のような事例がございましたら、ご提供いただけますと幸いです。

- 1) 床サインの情報量に関わる事例
(床サインとして、適切な情報量と思う事例。そのほか、情報が少ない事例、多すぎる事例なども)
- 2) 方向を示す場合の矢印の示し方
(方向を示したり誘導したりするために使われている矢印の事例。適切な事例、適切ではな事例など)
- 3) 乗降誘導サインの「並ぶ」や「乗る」の示し方
(ホームで、車両への乗降位置や並ぶ位置等を示すために、乗降誘導サインの事例。「並ぶ」や「乗る」の示し方として、適切な事例、適切ではない事例など)

※バリアフリールートの誘導案内表示、床サインとも、前掲の事例のイメージに関わらず、そのほか参考になる事例がございましたら、ご提供をよろしく願っています。

3. 補足説明

(1) バリアフリールートの誘導案内表示、床サインとは

- バリアフリールートの誘導案内表示とは
 - ・本調査で対象とする「駅等におけるバリアフリールートの誘導案内表示」とは、鉄道の利用者らが駅を利用する際の動線に沿って設置されている、バリアフリールートの全体案内や、バリアフリールートに関わる方向、位置、規制を指示するサインのことを指します。
 - ・バリアフリールートの誘導案内表示は、適切な場所に、場所に応じた適切な内容を、適切な見せ方で表示することが必要と考えられます。(p.5 基本的な考え方のイメージ参照)

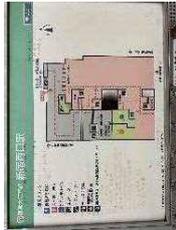
①方向の指示		
②位置の告知		
③乗降条件や位置関係等の案内		
④行動の規制		

写真 鉄道駅に設置されているバリアフリールートの誘導案内表示のイメージ

※この写真はイメージを示したものであり、分類やそれに該当する誘導案内表示方法等については、本年度業務の結果を踏まえ、次年度改めて検討することを想定しています。

○床サインとは

- ・本調査で対象とする床サインとは、誘導案内表示のうち、鉄道駅等において利用者の動線の床面に設置されたサインのことを指します。

①方向の指示		
②位置の告知		
③乗降条件や位置関係等の案内		
④行動の規制		

写真 鉄道駅に設置されている床サインのイメージ

※この写真はイメージを示したものであり、分類やそれに該当する誘導案内表示方法等については、本年度業務の結果を踏まえ、次年度改めて検討することを想定しています。

(2) 基本的な考え方（イメージ）

- ・バリアフリールート誘導案内表示や床サインが十分に役割を発揮するには、主に「設置場所」、「情報の内容」、「情報の見せ方」の3つの要素について考慮する必要があると考えられます。
- ・バリアフリールート誘導案内表示と床サインの基本的な考え方のイメージを、下表に示します。

表 誘導案内表示や床サインの考慮すべき要素と基本的な考え方（イメージ）

要素	基本的な考え方	
	誘導案内表示	床サイン
着目点	誘導案内表示	床サイン
設置場所	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の安全を妨げない場所に設置する。 ・利用者がサインの上に乗ることを前提に、設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・立ち止まることにより、利用者の安全を妨げないように配慮して設置する。 ・利用者がサインの上に乗ることを前提に、設定する。
情報の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリールートの全容の把握が求められる場所（駅等の出入口、階層が変わる場所等）では、これに対応した案内図を設置する。 ・移動経路上では、バリアフリールートを移動途中に見失わないように、誘導案内を連続的に、適切な頻度で示す。 ・その場所に応じた、適切な内容を示す。 	-
情報の見せ方	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートの選択肢が複数ある場所では、ルートの選択に寄与する案内を示す。 ・その場所に応じた、適切な情報量で示す。 ・利用者の安全を妨げないように設置する。 (例) 立ち止まらなくても分かる、理解しやすく迷わない情報量を提供 ・異なる事業者、異なるモード間においても、統一性のある案内を連続的に設置する。 ・障害当事者や高齢者、外国人をはじめ、様々な方が見やすい（利用しやすい）表示にする。 ・空間の中で「適度」に目立つ色づかいとする。 	

※本年度業務の結果を踏まえ、次年度改めて検討いたします。

以 上

2 「鉄道駅におけるバリアフリールート誘導案内表示等に関する事例調査」回答事例一覧

誘導案内 好事例

通し番号	委員No.	委員担当	氏名・組織名等	個別番号	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の空間の状況	写真
1	5	-	高橋委員	1	ストックホルム地下鉄など	出入口案内などを含めて、サインが統一されているため分かりやすい。	ピクトグラム、フォント、色などのグラフィックデザイン、視覚的統一が統一されており、視認性がよく理解しやすい。 ②0の発音しにくいデザインである。Red Dot Design賞の、Best of the Bestに選出されている。		
2	5	-	高橋委員	2	ストックホルム交通地下鉄など（例：T-Centralen駅）	エレベーターの脇、あるいは手前に、エレベーターが停止する階を示した図が掲示されている。 各エレベーターにはアルファベットが振られている。	エレベーターにアルファベットが振られており、希望する階に行くために使用するエレベーターを、目を凝らさず確認することができる。複雑になってしまった地下鉄内の移動経路の確認に有効と思われる。		
3	5	-	高橋委員	3	ストックホルム交通地下鉄など（例：Stockholm City駅）	エレベーター、エスカレーター、階段、出入口、分岐の天井に、行き先やその先にあるサービスの案内が掲示されている。	案内の掲示場所が統一されている。例えば、左右どちらに行かなければいけないか、この階段で正しいかなど、判断や確認を行う場所・案内がある。また、基本的に天井にあるので掲示を見つけたときに迷わない。		
4	5	-	高橋委員	4	ストックホルム交通地下鉄など（例：Aminge駅など）	-	案内は情報量が抑えられ整理されているため、理解しやすい。必要と認められる情報を詰め込んで提出することは難しいのではないが、スクリーン・読み取り装置のみでの案内があまり見やしない。また英語は黄色に統一されているため分かりやすい。	表示が少ないので、案内表示が見つかりやすい。	

誘導案内 好事例

通し番号	委員No.	委員担当	氏名・組織名等	個別番号	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の空間の状況	写真
5	11	-	硯川委員	1	東京メトロ有明線 有明駅	設置箇所：改札エレベーター前、駅外バリアフリーのエレベーター前（7番出口エレベーター手前のエレベーター前） 内容：バリアフリーの案内	車椅子利用者が必要ルートに設置されており、経路を自然に確認できる。		
6	11	-	硯川委員	2	ゆりかもめ 新豊洲	設置箇所：改札ホーム間のエレベーター内 内容：車椅子スペースの案内	移動経路の目につく場所に設置されており、ホーム到着後の行動を確認でき、利便性が高い。		
7	11	-	硯川委員	3	東京メトロ千代田線 二重橋前	設置箇所：バリアフリーの改札外 内容：ワゴン車乗降期間の東京駅までの代替ルート案内	行楽地下鉄は千代田線大手前駅や二重橋前駅から車椅子でアクセスできないため、この代替ルートが整備された。この代替ルートは、私鉄の路線が混雑しているため、乗車しなくても構いません。今までのように情報が届かなかったため、有益な情報提供だと思っております。この代替ルートという案内の無いのが残念ですが・・・		
8	12	-	堀口委員	1	JR船橋本線 四街道駅	切符専用改札口に誘導するよう、点字ブロックとは別に案内にグレーの線が引かれ、その上に白字で矢印が示されている。改札口が2層にあるため、プラットフォームから上った階段から改札口まで、コンコースの階段から改札口までのそれぞれに引かれている。	Suicaが一時的になった現在、視覚障害者にとって切符専用の改札口を見分けることは容易でなく、ラッシュ時には混雑しているため、案内の表示に迷惑をかけるなど、悩ましい課題の一つでもあります。ただ、残念ながら、表示の意味を知らせる説明は記載されていないため、グレーの線は白字の矢印の案内を知っている視覚障害者にとっては非常に見やしない反面、知らない人には何の表示なのか不明です。		
9	16	-	藤平委員	1	JR山手線 東横駅	富士通株式会社、JR（東日本旅客鉄道株式会社）、DNP（大日本印刷株式会社）からなるプロジェクトチームで、2021年9月に実施された。これによる分冊を活用して、アナウンスだけでなく雑音などもリアルタイムで録音された文字で表示されるもの。	緊急時や事故で電車が遅れているなどの情報は、ホームのアナウンスだけでなく社内アナウンスでもリアルタイムで文字化して表示される。また、緊急時や事故発生時は情報が入手できて安心できる。		

誘導案内 好事例

通し番号	委員No.	委員氏名	氏名・組織名等	類別	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の空間の状況	写真
10	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	1	品川駅 常盤線 水戸駅	ホームへ降りる階段のところに点字のホーム番号表示が、大きいので認識できる。(視覚障害者の意見)	-	-	-
11	22	-	全通手をつなぐ盲点字連合会 構成員 (群馬県在住)	1	-	-	駅手前の連絡上に視覚障害者用の誘導があり。(原文ママ)	-	-
12	22	-	全通手をつなぐ盲点字連合会 構成員 (愛知県在住)	1	伊予鉄道 松山市駅	電車発車時	出発がわかる	-	-
13	23	-	日本発達障害ネットワーク (構成員からの回答集約)	1	(JR中央線? の駅名を教えてください)	車内内の優先席表示	椅子や窓に「優先」を文字表示するだけでなく、音も発音していた。視覚・聴覚で理解でき、言葉に分かりやすい。(お客がいたので撮影できず)	-	-
14	90	-	東京視覚障害者生活支援センター 関係者	1	副都心線 明神神宮前駅	ホームドア、列車ドア開閉場所の「○号車」と青色白抜き文字で大きく表示	ロービジョンの視覚障害者の方が乗りやすい。車内の発見しやすい。(点字ブロックは立って待つ人が多く踏み踏まじぶらくホーム中央部でベンチや柱や自動販売機等のランドマークになりそうなものも確認しにくい。)	島型ホーム、ホームドア設置	-

床サイン 好事例

通し番号	委員No.	委員氏名	氏名・組織名等	類別	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の床サイン以外のサインの状況	周囲の空間の状況	写真
1	5	-	高橋委員	1	ストックホルム 文島島の地下鉄	階段など段差のはしまり、エレベーター、エスカレーター等。また、ホーム上部に自色のタイルを敷き詰めている。	同じ色と材質のタイルを使用することで、視覚の障害(字が読めない)や色の認識をすることができない人でも、点字、視覚手動車輪の歩道にも同じ色のタイルが敷き詰められている。	サインは基本的に天井にあるが、場合によっては壁面に設置されている。エスカレーターは、上り下りの案内、エレベーターは、「エレベーター(HISS)」など。	-	
2	5	-	高橋委員	2	ストックホルム 文島島の地下鉄	駅構内地下化された列車乗車のホーム	床サインは、その場所に到達する情報であり、止まるべき場所でも無いが、盲点字がある立ち止まることができず情報を読み取ることができない。このように盲点字がある場所、あるいは読めない場所であることを盲点字に伝えるのがよいのでは。	ドア前後のタイルの色を変え、上部にライトを設置するなどしてドア位置を示している。ホーム乗車口の案内は、ドア上部と天井にもある。列車のサインは統一されている。	ホームは床板のある空間。	
3	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	1	品川駅 常盤線 品川駅	トイレは、音声案内があり、入口を男女で色分けしているため、わかりやすい。	-	-	-	-
4	23	-	日本発達障害ネットワーク (構成員からの回答集約)	1	(JR中央線? の駅名を教えてください)	車内内の優先席表示	椅子や窓に「優先」を文字表示するだけでなく、音も発音していた。視覚・聴覚で理解でき、言葉に分かりやすい。(お客がいたので撮影できず)	-	-	-
5	23	-	日本発達障害ネットワーク (構成員からの回答集約)	2	-	-	【ピクトグラムだけでなくゾーンを赤色でホーム床面の色を変えた表示は分かりやすい。	-	-	
6	22	-	全通手をつなぐ盲点字連合会 (群馬県在住の構成員)	1	上野駅 有楽線	駅の入口の連絡上に点字サイン(視覚・聴覚両用)が設置されている。	駅入り口への経路が分かりやすい。	-	-	-

音案内 好事例

選し番号	委員No.	委員校番	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の音環境の状況	写真
1	5	-	高橋委員	1	ストックホルム交通局の地下鉄など	ドア閉め警告と行き先案内（車内、車外）	ドア開け後に、自動音声による行き先案内が車内外である。車掌あるいは運転士（地下鉄はワンマン運転）から直接案内がある場合もある。ドア閉め時にはブザー音が車内外で聞こえ、発車案内を兼ねている。日本と異なり列車側にはスピーカーがあり、駅側では行き先案内と特別な案内放送のみを行う。		
2	5	-	高橋委員	2	ストックホルム交通局の地下鉄など	ホームにおける列車到着音声案内、案内掲示板の下あたりにセンサーがあり、付近を過ると音声で行き先と到着までの時間を知らせる。概ね3分くらいの案内を行う。	アナウンス前に音が鳴り、注意をひきつけるようになっている。音は長いメロディではなく、チャイムで、気をそらされることのない（余分な情報が入らない）、進行方向により男女の声を使い分けている。		
3	5	-	高橋委員	3	ストックホルム交通局の地下鉄など	始発駅の島式ホームで、どちらの列車が発車知らせる案内、地下鉄の場合、エスカレーター、エレベーターの案内（地下ホーム）にスピーカーが設置されている。	音は長いメロディではなく、大きいクリック音で、気をそらされることのない（余分な情報が入らない）。		

誘導案内 要改善・困った事例

選し番号	委員No.	委員校番	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の空間の状況	写真
1	11	-	硯川委員	1	東京メトロ有楽町線豊洲	設置箇所：改札階エレベーター前、駅外バリアフリールートエレベーター前（7番出口エレベーター手前のエレベーター前） 内容：バリアフリールートの提示	ゆりかもめ豊洲駅への乗換駅であるが、そこへの出口・経路が明示されていない。		
2	11	-	硯川委員	2	ゆりかもめ新豊洲	設置箇所：改札一ホーム間のエレベーター内 内容：車両乗降スペースの案内	表示形式・内容が異なる同一の新旧案内表示が並列されており混乱を招く（好事例2の等身参照）		
3	11	-	硯川委員	3	東京メトロ千代田線二重橋前	設置箇所：ホーム階一改札階間のエレベーター外 内容：段差解消乗降口の案内	全体的に文字が小さく内容が読み取れなかった。指示位置も手動車椅子に高さを含めたうえで、電動車椅子の目録では下過ぎて読みにくく、アプリに該当するQRコードも認識できなかった。（取り組みに関する周知としては一定の意義があると思うが、それ以上の情報をここから得ることは難しいと思う。拡大したものを別の場所に提示するなどの配慮が必要。）		
4	11	-	硯川委員	4	千代田線二重橋前駅一有楽町線、改札外地下通路有楽町駅間地下ルート	設置箇所：二重橋前駅、都営三田線日比谷駅、改札外地下通路 内容：バリアフリールート案内	マニアックな話ですが千代田線から有楽町線に乗り換えるときは、千代田線日比谷駅から階段昇降機を2回乗り継ぐルートが正式なバリアフリールートとして案内されています。ですが、隣駅の千代田線二重橋前駅から地下通路を過って三田線日比谷駅の前を抜けると有楽町線有楽町駅にアクセス可能です（時間制限有）。このことがホームページを含めてどこにも明示されていません。階段昇降機を使う手間と時間を考えると、この選択肢も案内があると便利です。		
5	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	1	JR常磐線水戸駅	改札付近やホームに設置されている電光表示板の電光表示板が見えづらい。（視覚障害者の意見）	文字が小さいこと、電光表示板の設置位置が高すぎることで、視覚者には見えづらい。		

誘導案内 要改善・困った事例

選し番号	委員No.	委員校章	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の空間の状況	写真
6	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	2	JR常磐線 土浦駅	土浦駅上野方面ホームにおいて、特別快速電車と普通電車の発着ホームが同じ時間帯がある。(視覚障害者の意見)	特別快速電車と普通電車の発着ホームが同じ時間帯において、視覚障害者が1人で利用する際に目の前の電車がどの種類の電車を送ることがあり、発着の音響案内だけでなく、障害者に伝わる丁寧な案内が必要である。	-	-
7	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	3	JR常磐線 赤塚駅	誘導の点字ブロックがあり、ホームにエレベーター(定員5名)が設置されている。	エレベーターが小さく優先的に利用できない場合があり、エレベーター利用の発着や利用する際のルールについて利用者への充分な周知をお願いする。	-	-
8	23	-	日本発達障害ネットワーク(構成員からの回答まとめ)	1	-	(注目を向けやすい駅名表示を望む)	車両の中から停車した駅名が降車駅かどうかとつきに確認できない(ホームドアがある場合はホームドアの線路側に駅名をたくさん表示してほしい)。ところどころには駅名が貼ってあるが、車両内の座席からでは視野のなかに無い場合が多い。車両内ドア上の液晶表示は座席から見えない場合があったり、外国語表示も流れるため判断に間に合わない。ホームドアがない駅ではどの柱にも駅名(紙書き)をつけて欲しい。	-	-
9	22	-	全国手をつなぐ育成会連合会(広島県在住の構成員)	1	山陽本線 東尾道駅	乗り換え通路に設置されている誘導案内の看板	・下り線で東尾道駅のホームへ降りるとホームのフェンスに小さく「車いすの方は、(御用の方は、)このボタンを押して下さい。隣の駅(尾道駅)から駅員がきます。」等と案内板がありますが、東尾道駅は、駅員無人駅なので、車いす通路を利用希望しても、車椅子通路の力を開けにきってもらえ、吹きさらしのホームでかなりの時間を待たなくてはなりません。結果として、ほぼ利用できない状態です。案内板があるというだけです。	-	-

床サイン 要改善・困った事例

選し番号	委員No.	委員校章	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の床サイン以外のサインの状況	周囲の空間の状況	写真
1	11	-	視川委員	1	全般	設置箇所: 車椅子位置のホーム床面 内容: ホーム内エレベーターへの誘導	不慣れた駅に到着後、エレベーター位置を探さなければならない。場合によっては案内表示を見つけないと反対方向に向かってしまうこともある。降車位置の導線が狭い場合は、降車時に左右どちらかに曲がる必要があるため、降車の瞬間にエレベーターへの方向を把握できていることが望ましい。	路線によっては乗降層上部の案内ディスプレイにエレベーター位置が表示される場合があり、それでも代替可能。	-	-
2	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	1	JR常磐線 水戸駅	床の表示の文字が小さく、横上通路の下などは薄暗くなっており、余計に見えづらい。	床の表示の文字が小さいこと、横上通路の下などは薄暗いのに他と同じ表示方法であること。	-	-	-
3	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	2	JR常磐線 水戸駅	水戸駅の上り普通電車の発着ホームは、同じ上り行きでも途中で行き先が別となる。上り行き電車と小山行き電車が混在して、時間帯によってはそれぞれが数分違いで発着するダイヤになっているものがある。視覚障害者が点字ブロックと音響案内の両方に注意している中で、聞き逃し等が出てしまう事があると思われる。そのため、行き先の音響案内の追加したり、案内のタイミングを工夫するなど丁寧な案内への改善をお願いする。	駅構内、ホームに誘導の点字ブロックがあり、利用しやすい一方で、音響案内にも注意しながら点字ブロックをたどっていると、同じホームから発着する電車のうち、数分違いで発着する、行き先の違う電車に乗り遅れてしまうことがある。	-	-	-
4	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	3	JR常磐線 ひたち野うしほ駅	-	誘導の点字ブロックはあるものの、黄色ブロックの箇所は、グレーブロックの箇所があり、グレー色が判別しづらいところがある。	-	-	-
5	17	-	日本身体障害者団体連合会 構成員	4	JR常磐線 土浦駅	-	誘導の点字ブロックはあるものの、誘導の1つであるトイレ入り口に段差があり、利用に支障がある。	-	-	-
6	23	-	日本発達障害ネットワーク(構成員からの回答まとめ)	1	西武線の西武秩父駅	(乗車位置の案内)	車両の長さによって止まる位置がわからない。ドアの位置は表示されているが4周という車両がどの辺に止まるのかわからない。止まらないということが分らず、停っていたところよりずっと先に電車が止まってしまう。	-	-	-
7	23	-	日本発達障害ネットワーク(構成員からの回答まとめ)	2	-	号車の方向	ホームで乗る号車に移動する時に、足元の号車番号は分かるが、どちら側に移動すれば目的の号車に向かうのかわからずに分りにくい。	-	-	-
8	23	-	日本発達障害ネットワーク(構成員からの回答まとめ)	3	-	階段の段差の幅と高さ	改札を出た駅の出口などにある構柱が非常に広いステップ数の少ない階段で石の場合などステップの縁がはつきりしない場合(写真)は下りでは差が分りにくい。とくに視力の弱い人や知的障害のある人、高齢者にとって(登りは段差が分かる)。特にステップ幅が例えば50cmのように広い場合には、手すりが中間に無い、幅の中間にも手すりをつけてはどうか。空裏側のように踏面の先に色をつけても下りは差感が出ない。両サイドで視野に入る構柱が広い階段は差感が分かる。踏面に構柱があると差感が分かる(右)。	-	-	

音案内 要改善・困った事例

通し番号	委員No.	委員技番	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	理由	周囲の音環境の状況	写真
1	23	-	日本発達障害ネットワーク (構成員からの回答まとめ)	1	-	ホームをまたいだアナウンスの聞き分け	アナウンスの連呼による注意はうるさく理解しにくい。どのホームの事を言っているのか？	-	-
2	23	-	日本発達障害ネットワーク (構成員からの回答まとめ)	2	-	突然のアナウンス	予備の音がなく突然大きな声のアナウンスに驚く場合がある。	-	-

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員技番	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真
1	29	-	JR東海	1	名古屋新幹線 全駅	駅の出入口に駅全体のバリアフリーマップの案内図（触知案内板）を設置している。	工夫した点：駅構内に中2階など、特異な場所がある場合は、その旨触知案内板にも明記している。 効果による効果：目の不自由なお客様の事務の移動ルートの把握が可能となる。	お客様の姿勢の比較的少ない箇所に誘導し設置している。	 【東京駅 八重洲北口に設置の触知案内板の例】
2	29	-	JR東海	2	関西本線 桑名駅	自動改札・ウォークイン改札・券売機に触知案内板を設置し、お客様がご利用しやすい設置位置とした。	音声機能付きであり、点字高さなどがつまり減りにくい非接触、多色表示によるユニバーサルデザイン。	・南側駅の自由通路は広く、直向に曲がれば当社改札があり、分かり易い空間設備である。 ・触知案内板の確認中、周囲の直動に支障はない。 ・ガラス張りのウォークイン改札であり、駅係員が案内の必要な方に実行き良い。	
3	31	-	JR西日本	1	大阪環状線 赤塚駅	駅案内サイン 京橋駅は8基のエレベーターが設置されており、複雑な駅構内をご利用のお客様の案内をよりスムーズにするために、視覚的にもわかりやすく、子どもからお年寄り、若外からのお客様など誰にでも伝わりやすい「触知イラストマップパネル」で各エレベーターを示しています。	触知イラストマップパネルを用いることにより、視覚的に分かりやすく、子供からお年寄り、若外からのお客様など誰にでも伝わりやすいものとなっていると考えております。 なお、触知イラストマップパネルは、触知イラストマップパネルが一枚ずつの冊子で提供しています。	-	
4	32	1	東武鉄道	1	東武伊勢崎線（東武スカイツリーライン） 曳舟駅	ホーム上・自立式触知案内板	・利用者が情報を得やすいよう、駅ホーム上の案内板に案内情報を集約して設置した。 ・駅構内案内にバリアフリーマークを共通で記入した。	ホーム上のため、上屋支柱の他に建物が無いので自立	
5	32	1	東武鉄道	2	東武伊勢崎線（東武スカイツリーライン） 西新井駅	ホーム階段上り口用下り案内看板	案内に余裕があるため、大きな文字、見えやすいフォントとグラフィックを用いたユニバーサルデザインとした。	ホームからの上り階段上り口の直上に吊り下げて設置	

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	委員技術	氏名・組織名等	個別事項	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お美めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真	
6	32	2	西武鉄道	1		池袋駅 池袋駅一帯整備事業 西武池袋線・西武有楽町線 西武有楽町線・東武東上線・東武東横線 多摩川線・有楽町線・有楽町線・有楽町線 多摩川線・有楽町線・有楽町線・有楽町線 (2駅中81駅)	構内案内サイン(赤字)・駅の改札付近に設置されている。駅全体のバリエーションの案内図	・人の定つくセンターが反応し、チャイム・音で誘導する。 ・赤字の案内図、チャイム・音について、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた。	・赤字の構造により場所は単純な空間、複雑な空間などさまざまである。(場所により様式が異なることはない)。	
7	32	2	西武鉄道	2		幸駅	誘導案内サイン(改札口・乗り換え口、エレベーター、トイレ(バリアフリーサイン))	・案内にてサインマニュアルを作成し、統一した案内ができるよう工夫した。 ・赤字の案内図、チャイム・音について、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた。	・各駅の構造により場所は単純な空間、複雑な空間などさまざまである。(場所により様式が異なることはない)。	
8	32	4	東京電鉄	1		田原町線 池袋大塚駅、三軒茶屋駅、駒沢大駅、池袋駅、有楽町線	地下駅入口付近へエレベーターのりばの誘導サインを設置。	公道より離れた入口がある地下駅に限り、すべての入口にエレベーターが設置されていないため、エレベーターのりばを誘導サインすることにより移動制約者への利便性が向上される。	公道側へ面した入口付近へ案内、視認性を高くしている。	
9	32	4	東京電鉄	2		東横線・田原町線 池袋駅	駅および周辺大規模ビル等の公共空間にあるエレベーターのりばの誘導案内サインを共通のサインデザインで設置。	東京都「利用者の視点に立った東京の交通機関連携推進」の下部に位置する「交通結核推進グループ」における取り組み「ターミナル駅における案内サイン共通化取組」が示され、各ターミナル駅(東京、有楽町線、池袋駅)でのサインの取組が求められた。 この動きを受け、池袋駅サインガイドライン策定委員会が立ち上げられ、初めて防犯カメラにわかりやすい案内サインの実現に向け、サインデザインの策定が行われた。 池袋駅改札内コロシアムにおいて公共性の高い空間と位置づけ、上記ガイドラインに準じ、他事業者、大規模ビル事業者共通のデザインを採用した案内サインを行っている。	駅および周辺大規模ビルが同じデザインのエレベーター案内を掲出することにより、駅内外の案内サインが統一され、案内サインの利便性が向上する。	
10	32	4	東京電鉄	3		多摩川線 池袋大塚駅	多摩川線トイレ案内の車いすマークを視認しやすくするための工夫。	当初は他のビルと同様にドア面に小さな表示のみであったが、視覚的に見やすい表示を大きくご利用いただけるよう、車いすマークを大きく表示することにより、他の利用者からの配慮が得られると考えている。	ドア面を利用	

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	委員技術	氏名・組織名等	個別事項	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お美めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真	
11	32	5	東京メトロ	1		全線線、全駅(工事で未設置の駅あり)	エレベーターの乗り口付近に統一された案内サインと改札口～ホーム間を指すエレベーターのルートを示す案内サインを設置している。	駅舎内は案内サインが白色であり壁紙と同色であったため、見えづらく視認性についてご意見があったが、上下に黄色の帯をデザインし視認性を高めることとした。	周囲の環境によらず、基本的に入り口付近に設置している。	
12	32	6	小田急電鉄	1		小田原線 下北沢駅	各ホームやコンコースに設置	トイレまでの距離や整備されている設備がわかるようにしている。		
13	32	6	小田急電鉄	2		小田原線 新宮駅	トイレの入り口や案内に整備されている設備を示している。	シンプルかつ設備内容がわかるようにしている。		
14	32	7	相模鉄道	1		相模線 大和駅	駅出入口に設置されている案内案内サインおよび誘導サイン	凡例名特に加え、誘導案内を赤字案内にて案内している。 凡例名特を認認する際に、理解しやすいよう変更した。	通路の分岐が無く、比較的単純な空間であるが、他事業者への乗り換えにおける中間改札がある。	
15	32	7	相模鉄道	2		相模線 大和駅	駅出入口およびホーム間において、案内案内サインを設置している。	文字のフォント・配色について、分かりやすいユニバーサルデザインを取り入れた。	通路の分岐などが有ることで、単純な空間ではない。 エレベーターについては、駅の構造上、3層階乗降ホーム(1)が新にしかなく、乗降ホームへの誘導が必要。	

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	委員姓	氏名・組織名等	個別事項	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お美めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真
16	32	7	相模鉄道	3	相鉄本線・いずみ野線 管内全駅	駅入口（ラッシュ非コンコース）に設置。	フロント・配色について、分かりやすいレイアウトを作成。 視覚負荷低く、多様な交通機関の現状に対応でき、視覚障害者中心とする鉄道ネットワーク図の設置。	置かれている場所は無難な空間で改札付近で立ち止まって見ても、周囲の人通りには影響を及ぼさない。	
17	32	7	相模鉄道	4	相鉄本線・いずみ野線 管内全駅	駅出入口から、ホーム・施設の方向指示の案内。	柱・フロント・配色を使用し、ユニバーサルデザインの考え方を導入した。	複雑な空間で、駅出入口からバリアフリールートに対して、誘導の連続性を意識して設置。	
18	32	7	相模鉄道	5	相鉄本線・いずみ野線 管内全駅	赤光標等の誘導警告ブロック上に設置。	障害者センター有識者・視覚の方など、障害者等と協議し、サンプルを作成した。また、配色についても、視覚に目立つ色使いを工夫した。	単純な空間。	
19	32	8	名古屋鉄道	1	常滑線 大田川駅	ラッシュ内コンコース・各ホームに構内案内図を設置。	・各駅の色分けし、行先表示器やホームへの案内標等と連携させることにより、視覚に訴える工夫。 ・駅の構造をイメージしやすいように、平面図ではなく立体的な構造で表示。 ・設置場所は改札直下の乗降や乗車を意識し、各駅のエレベーターや付帯施設付近、1階コンコースには大型案内図(1100×850)を設置。どの位置からでも目的場所の位置を確認できるように工夫	・3階構造の高架駅、1階が改札階、コンコース、2・3階がホーム。2階は1〜4番線(2線4両)、3階は5〜6番線(2線2両)で、各ホームに連絡する中3階が存在し、複雑な構造。 ・各駅、ホーム共比較的広いスペースがあり、案内図を立ち止まって見ても、周囲の導線には影響はない。	
20	32	10	南海電気鉄道	1	南海線 羽衣駅 (ほか、南海線・高野線38駅に設置)	・駅構内に設置し、駅舎内のバリアフリールートの音声案内案内	・人が通ればセンサーで感知し、音声で誘導します	・案内を立ち止まって見ても、周囲の人通りには影響を及ぼさないと考えられる	

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	委員姓	氏名・組織名等	個別事項	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お美めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真
21	32	11	京阪電気鉄道	1	京阪線 全駅	乗車時 駅入口→改札口→分岐点等 内容：各のりば、階段、E.V.、E.S.、トイレ 隣接時 ホームや分岐点等→改札口 内容：階段、E.V.、E.S.、トイレ、駅周辺の主な施設等	・のりばへの誘導看板、出口への誘導は黄色で統一し、色をたどっていくことで、迷わず目的のりば、出口をご案内している。		
22	32	12	阪神電気鉄道	1	阪神本線32駅 (住吉駅以外全駅)	設置箇所→改札内・改札外・ホーム 内容→車椅子利用可能なトイレの場所、エレベーターの利用方	車椅子利用可能なトイレの場所を車椅子利用の方に分かりやすくするために、「車椅子マーク」で表記している。改札外では、駅改札手前駅の構内図により車椅子利用可能なトイレの位置、改札内突出口はトイレの方向、トイレの入り口には車椅子利用可能であることを車椅子マークで表記している。	改札内・改札外ともにコンコース中央付近に設置されており、周辺の場所からも見え易くしている。改札内の構内図及びトイレの入り口は、柱や壁に貼り付け看板であるため、立ち止まって見ることになるが、周囲の導線には影響を及ぼさないと考えられる。改札内中央については、吊り下げ看板であるため、立ち止まって見なくても、遠くからでも見えるようになっている。	
23	32	12	阪神電気鉄道	2	神戸高速線 西元町、高速神戸、新開地、大開、高速東田	設置箇所→駅の出入口 内容→駅構内案内図	-	-	
24	32	12	阪神電気鉄道	3	阪神なんば線 出来高・福・伝法・千鳥橋・西九条・九条・ホーム前・扇川	①トイレの出入口に設置されている男女案内図の出入口付近に設置されている駅全体のバリアフリー案内図	・文字の大きさ、フロント、配色について見やすく作成している。	・通路の分岐等は周囲に近く、比較的単純な空間といえる。 ・案内図を立ち止まって見ても、周囲の人通りには影響を及ぼさないと考えられる。	
25	32	13	京阪電気	1	京阪本線 西院駅	設置箇所→上下ホーム及び改札口(3ヶ所) 構内コンコース 表示内容→乗車のお客様用にバリアフリー経路を案内した駅構内図、乗上階の他社標(京阪電車)や改札入りのりば位置を案内、構内コンコースには駅に付帯案内図を併設	・他社標、路線バス等の乗車案内やバリアフリー経路案内など各種へ提供する機能を集約 ・バスのりば案内にも英数字表記を実施(インバウンド対応) ・ユニバーサルフォントを使用、GUOに合わせた配色を採用	ホーム直前に改札口があり、整頓的には単純であるが、改札口により乗降客数が異なる	

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	委員氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真
26	32	13	阪急電鉄	京都・宇治線 大宮駅	乗降箇所：駅地上出入口（きき出入口） 案内内容：当出入口ののりば（行先）案内及び別の行先ののりば案内、バリアフリー情報を案内	<ul style="list-style-type: none"> 当出入口は乗降の動線がホームへ連続する出入口であったため、大宮駅側面からののりばへの改札口への出入口並びにバリアフリー情報を案内した案内表示を案内することでお客様の乗り間違いの防止を図る ユニバーサルフォントを使用、視覚障がい者の対応も踏まえ、音声案内も設置 	<ul style="list-style-type: none"> 階段とエレベーターのみで、比較的単純な空間といえる。 案内を立ち止まっても、周囲の入りには影響を及ぼさない 	
27	32	14	西日本鉄道	天神大牟田線 大橋駅	<ul style="list-style-type: none"> 設置箇所：駅出入口～券売機～ホーム階段上り口 内容：構内案内図、出入口・のりば・設備等誘導サイン 	<ul style="list-style-type: none"> 設備情報、ナンバリング、出入口の地、階層（E/F等）等の情報も表示した。 文字の色やフォントはユニバーサルデザインの見えを取り入れた。 ゲートサインには行先の他、路線図も表示した。 	<ul style="list-style-type: none"> より・下りホーム、改札口2か所（北、中央）の単純な空間であるがラッシュ時は混雑する。 	
28	32	14	西日本鉄道	天神大牟田線 西陣（天神）駅	<ul style="list-style-type: none"> 設置箇所：ホーム 内容：出入口の階序や周辺施設の情報を案内 	<ul style="list-style-type: none"> 出口サインは黒と黄色の色に統一し、色で認識できるようにした。 利用者の利便性を考慮し、出入口と合わせて周辺施設の情報を案内した。 	<ul style="list-style-type: none"> 列車専用の装飾があるため、列車到着時の混雑が多い。 設置場所はホームの中央付近にあり単純な空間である。 	
29	34	4	仙台市交通局	南北線金沢駅	エレベーターのない出入口にエレベーターまでの案内図を案内	エレベーターでしか上下移動できないお客様に対し、案内するものです		
30	34	4	仙台市交通局	南北線、東西線 金沢駅	可動式ホーム柵の色、行先方面の色と統一	仙台市地下鉄は全てのホームが可動式ホーム柵ですが、地下では方向図を案内しやすく、使い慣れない駅などではホームに来た際に、どちらが目的の方面か分かりづらくなっています。ホーム柵の色によって案内が分かりやすく、案内図の案内も目的の方面が分かりやすくなっています		

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	委員氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真
31	34	4	仙台市交通局	東西線金沢駅	東西線では各駅に車椅子利用者専用スペースが設置されていますが、車椅子に配慮して大宮駅の固定・可動式ホーム柵の設置を案内し、案内できるようにしています。出入口にどちらの手すりも固定式になっているかを案内し、案内しています			
32	34	4	仙台市交通局	東西線金沢駅	トイレの位置サインのほかに、ロービジョン者に配慮して目録の高さにも男女トイレの別を案内するサインを設置しています	東西線南側に行った視覚障害者の聴覚体感で、目録サインが高く、近づいても見えないことから、目録の高さへのサイン追加の要望を案内、開業までに金沢へ追加設置したものです		
33	34	1	東京都交通局	有明線 有明駅	有明線の出入口（有明線、有明方面のエレベーター出入口）の案内	有明線有明駅は、方面別に利用可能なエレベーターが異なります。また、大江戸線有明駅のエレベーターも離れた場所にあるため、お客様が迷わないよう案内の地図の上に各ルートを分かりやすく案内しました。	大江戸線から有明線に入った有明線有明駅出入口	
34	34	1	東京都交通局	大江戸線 青山一丁目駅	各エレベーター内	青山一丁目駅は、出口エレベーター及びのりばエレベーターが複数存在し、目的地により利用するエレベーターが異なる。そのため、エレベーター内に各エレベーターを具体的に案内したサインを設置し、目的地別に各エレベーターを利用する案内が分かりやすく案内しました。	より・下りホーム、改札口2か所（北、中央）の単純な空間であるがラッシュ時は混雑する。	
35	34	3	横浜市交通局	ブルーライン 横浜駅	駅のラッシュコンコース（エレベーター併設）に設置されている、地上行きのエレベーター案内	<ul style="list-style-type: none"> 地上行きエレベーターが改札口から直接見える位置にないため、改札口から階段室の間にサインを設置した。 案内がよりよく見えるようにサインを大文字（1120mm×500mm）とした。 	改札口からの見通しは良いため、比較的単純な案内と考える。	

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	委員氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お美めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真	
36	34	3	横浜市交通局	2	ブルーライン横浜駅	単上階のエレベーター側の壁に設置されている。エレベーターの位置および各フロアの案内	・単上階下階の改札間が地下2階にあるため、フロア案内にその旨を記載し、案内を分かりやすくした。	・改札口からの見通しは良いため、比較的に単線な空間である。	
37	34	3	横浜市交通局	3	ブルーライン桜木町駅	改札正面の壁に設置されている。駅出入口誘導	・横浜市駅舎の案内を駅舎の出入口のみにせず、エレベーターご利用の方向性で改札出入口を案内した。	・改札口からの見通しは良いため、比較的単線な空間と言える。	
38	34	3	横浜市交通局	4	ブルーライン横浜駅	駅の出入口地上部分に設置されている。改札行きエレベーターの位置案内	・乗降地エレベーターのない出入口地上部分からエレベーターまでの経路を視覚的に誘導を用いて示している。	・設置されている場所は、単線な空間、複雑な空間を含まない。	
39	34	3	横浜市交通局	5	ブルーライン横浜駅	駅のラウンジコンコースに設置されている。駅構内の施設の位置を案内する図	・流動の妨げにならず、案内所から見える位置に設置している。	・改札口からの見通しは良いため、比較的単線な空間と言える。	
40	34	2	名古屋市交通局	1	東山線・桜通線名古屋駅	主に改札階のエレベーターをのりつる必要がある箇所に、案内サイン、案内図、床サイン（名在階駅の他、伏見・栄・本山・御園原・金山で設置しているが、マニュアルに詳しい設置箇所と用紙の表示をしているため、乗客の認識は高まります。）案内サイン：のりつる必要のあるエレベーター間の真字ブロック内に緑色のサインを案内案内図：エレベーターから降りたときに役立つサイン場所を案内床サイン：エレベーターのりつる階数の分岐点、コーナ、結露防止の床面に案内	・真字誘導ブロック内にサインを設置することとしたが、悪い事例も、設置等のモニター調査を実施した結果、コーナ部にサインがないと見切れて見えたとの指摘があったため、コーナ部やエレベーター間の接続したサインを引くこととした。サインと併せて床サインを併用する併用サイン（出入口から降りてきた部分など）に設置したことで、より分かりやすい案内となった。この案内表示の意味を理解すれば便利であるとの評価もあった。	・置かれている場所は単線な空間、複雑な空間を含まない。点字誘導ブロック内に設置することにより、場所によっては空間が狭く迂回りになることもある。	

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	委員氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お美めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真	
41	34	5	Osaka Metro	1	2014年から御宇新駅の増設、定額乗車、なんば駅などの主要駅から駅舎のサインリニューアルを実施しており、2021年度までが完了予定。	・改札口付近に駅の構内案内図を設置。 （主に改札口付近で改札内のエレベーターなど昇降設備の確認ができない場合に設置する。） ・ホーム側に駅舎案内図を設置。 （駅舎案内図は地上部分の駅舎案内図と重ね合わせて地上までのバリアフリールートを示す。） ・地上部分には地上エレベーター案内を設置。 （地上から駅へのエレベーター案内。）	・それにでも分かりやすいサインとするために、ユニバーサルデザインの考えに基づいて、駅舎案内の「案内情報統一マニュアル」を策定した。	・駅構内や駅舎案内図は比較的、多くのお客様が見やすい場所を選んで設置している。 ・主要駅や交差駅については複雑な駅の構造となっているので、設置場所の状況については様々である。	
42	34	5	Osaka Metro	2	主要駅や交差駅サインリニューアル実施	・ホーム側に出口案内図を設置。 （駅舎案内図は地上部分の駅舎案内図と重ね合わせて地上までのバリアフリールートを示す。） ・地上部分には地上エレベーター案内を設置。 （地上から駅へのエレベーター案内。）	-	・駅構内や出口案内図は比較的、多くのお客様が見やすい場所を選んで設置している。 ・主要駅や交差駅については複雑な駅の構造となっているので、設置場所の状況については様々である。	
43	34	6	福岡市交通局	1	全駅	・ホーム階、1・2階、屋上（御園七丁目を除く）に、改札口行きエレベーターの誘導案内サインを掲示 ・コンコース階、1・2階、屋上、地上行き及びホーム行きエレベーターの誘導案内サインを掲示 ・ホーム階上の改札口付近若しくはエレベーターの設置がある出入口付近に駅構内案内図を設置（定額乗車駅及び空港線・箱崎線の一部のみ設置） ・地上出入口、エレベーターのある出入口には地下駅案内図にエレベーターを案内	・乗客系のサインは黄色、乗客系のサインは青色で案内している。（空港・箱崎線） ・乗客系のサインは黄色、乗客系のサインは青色で案内している。（御園七丁目） ・ピクトや矢印等を用いて、可能な限りバリアフリー動線上にサインを掲示し案内している。	・通風の効率は基本的になく、比較的単線な空間といえる。	
44	35	2	宮の駅バスターミナル	1	札幌市地下鉄【宮の駅】駅と直結したバスターミナルで、待合室と地下1階のコンコースに案内表示を掲示している。	・待合室や地下1階との連絡通路の案内、バスターミナルの案内、管理室、多目的トイレ、待合室の案内を掲示している。	-		
45	35	2	宮の駅バスターミナル （乗客自身が改善を思う取組）	2	-	視覚障害者に対する点字ブロックは設置済みの点字案内表示を撤去したいと考えている。	-		

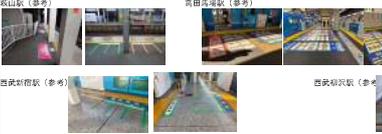
誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	氏名・組織名等	個別事項	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真
46	35	大崎エリアマネージメント(大崎駅西口バスターミナル)	1	大崎駅西口バスターミナル	施設の入出口に施設と駅までのバリアフリールート(聴覚図、音内案内)のサインを設置	施設とのとりまき等を駅直接の駅まで案内している。また、大崎地区は「大崎駅西口施設デザインガイドライン」及び「ユニバーサルデザインガイドライン」も定めており街としてのルール作りを行っている。		
47	35	横浜シティエアターミナル	1	横浜シティ・エア・ターミナル(YCAT)	第1ロビー及びバスのりばに設置している多言語・ピクトグラム併記の失物取扱サイン	・利用者の動線が交差する場所に設置しているため、どの方向からでも案内サインを確認できる。 ・訪日外国人旅行者向け案内の進化のため、多言語(日本語・英語・中国語(繁体字・繁体字)、韓国語)の案内が国語で表示されている。 ・目的地までの距離(メートル)を表記している。		
48	35	横浜シティエアターミナル	2	横浜シティ・エア・ターミナル(YCAT)	ターミナル入口(第1ロビー)に設置しているYCATのフロアマップ	・輸送案内図により、視覚障がい者の移動を支援している。 ・現在地と目的地との位置関係及びバリアフリールートが一目で認識できる。		
49	35	横浜シティエアターミナル	3	横浜シティ・エア・ターミナル(YCAT)	待合ロビー(第2ロビー)内のトイレ入口にあるパネル式誘導案内サイン及びバリアフリーサインの表示	・壁面にパネル式で大型表示することで、視認性の向上を図っている。 ・「誘導案内(方向案内) および「ベビーカー」を整備していることを一目で認識できるようにサインで表示している。		
50	35	浜町バスターミナル(OCAT)	1	浜町バスターミナル OCAT	バスターミナル内乗降の点字ブロック設置	点字ブロックによるスムーズな乗降		

誘導案内 事業者取組

通し番号	委員種別	氏名・組織名等	個別事項	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭めの理由、設置による効果等	周囲の空間の状況	写真
51	35	博多バスターミナル	1	博多バスターミナル	バスターミナルの出入口から、ビル全体の誘導案内図	・各所案内図およびサインのピクトグラム、文字フォント、大きさを見やすくしている。		
52	35	博多バスターミナル	2	博多バスターミナル		・エスカレーター、エレベーター、券売機を色分けすることで、現在地からの誘導を分かりやすくしている。		
53	35	基幹バスターミナル	1	基幹バスターミナル	ビル全体に案内表示サインが各所に設置されている。	バスターミナル他複合施設ビルの案内を表示、多目的トイレの表示、エレベーター・エスカレーター等の案内の表示、また一部多言語表示を取り入れている。		

床サイン 事業者取組

通し番号	委員No.	氏名・所属名称	原簿番号	場所	設置箇所、内容	工夫した点、おぼえの理由、設置による効果等	周部の床サイン以外のサインの状況	周部の空間の状況	写真
11	32	1 東武鉄道	3	エスカレーター乗り場、乗り口付近	・エスカレーター利用時の事故防止のための立止り注意サイン ・エスカレーター利用時の注意喚起やお願い等	滑りにくい素材および見やすい色を選定した	駅によって床サイン以外にも、見守物（防犯カメラ）で周部の案内を行っている	エスカレーター側の床	
12	32	1 東武鉄道	4	ホーム乗降部に危険部があるホーム上	立止り禁止、列車待ちによる立止り禁止の呼びかけ	滑りにくい素材および見やすい色を選定した	床サイン以外のサインは、あまり設置していない	ホーム階段や乗降部があり、比較的高い場所、かつドア位置が近いため乗客待ちができる	
13	32	1 東武鉄道	5	始発列車と普通列車が同一ホームから発車する駅のホーム上	発車案内板に表示される列車種別、始発・次発・改乗列車の発車位置を示した	・道上の発車位置目録と発車案内板の色を統一し、視認性が高くなるように選定した ・発車案内板は、滑りにくい素材を選定した ・ホーム階段の構造物がある狭い場所は発車案内板を広く、または斜めに設置した	道上の発車位置目録も設置している	ホームの位置によって様々である	
14	32	2 西武鉄道	1	空駅	・東武東上線・西武池袋線（4番・6番・8番・10番）発車案内板位置 ・立ち止まり禁止・通行区分（通行方向） ・乗降部はこれより止まりません・女性専用車両	・ホーム上でサインやモニターを設置し、統一した案内ができるよう工夫した。 ・滑りにくく割がけにくい材質を選定した。	・床サイン以外にも、看板や乗降物等で周部の案内を行っている。	・各駅の構造により場所は異なる空間、線路の状況などもさまざまである（場所により様式が異なることはない）。	
15	32	4 東武東武	1	乗降部・目黒線目黒駅	ラッシュコンコース、ホーム階段付近に近接する発車案内板	ホーム上で、禁止位置・乗降部が通う2線のりばを遮断することにより、ホーム上階階段付近の乗降部が出現される。	階段面および降り下り乗降部にて方面案内を行っている。		

床サイン 事業者取組

通し番号	委員No.	氏名・所属名称	原簿番号	場所	設置箇所、内容	工夫した点、おぼえの理由、設置による効果等	周部の床サイン以外のサインの状況	周部の空間の状況	写真
16	32	4 東武東武	2	東武東武駅	乗降部ごとに「あしもちゅうい」を配置	ホームドアが設置され、乗降部の案内が列車発着時にしか確認できないため、乗降部ごとに注意喚起をすることにより誤り防止をする。		発車案内板に入るよう、ホームドア開口の案内を行っている。	
17	32	4 東武東武	3	東武東武駅	コンコースおよび階段出入口誘導は「白」、出口誘導は「黄」で設置	乗降部サイズを構内の広さや階段の幅員によって変更している。	通行区分ラインや出口誘導線等を設置している。	床面の色などにより、くすまないようにシートと床の色を反転させるなどしている。	
18	32	4 東武東武	4	目黒線目黒駅	ホーム発車ライン	始発駅かつ行き先が複雑あり、乗降部付近の案内案内が複雑なため、「乗降部・乗降部・乗降部」を色分けして案内し、乗降部を明確にすることで、誤りや乗降部への誤乗を防止している。	ホームドアへ乗降の仕方を案内している	始の発車ラッシュ時に乗降部を確保する場所では床面が滑りやすいためホームドアへも案内している。	
19	32	東武東武	1	乗降部区分けしない乗降部の乗降部が交差するおそれがある駅	ホーム上及れ口を乗降部上の乗降部に設置している。乗降部もしくは乗降部を従ってサイン	・滑りにくく割がけにくい材質を選定している。 ・方向により色を分けており、視認性向上に努めている。	床サイン以外のサインは、あまり設置していない。	通路の分岐等は周面になく、比較的高い空間内である。	
20	32	東武東武	2	乗降部区分けしない乗降部の乗降部が交差するおそれがある駅	ホーム上及れ口を乗降部上の乗降部に設置している。乗降部もしくは乗降部を従ってサイン	・滑りにくく割がけにくい材質を選定している。 ・方向により色を分けており、視認性向上に努めている。	床サイン以外のサインは、あまり設置していない。	ホーム上の乗降部エリアであるが乗降部空間である。	

床サイン 事業者取組

通し番号	委員No.	委員役名	氏名・所属名称	区画番号	場所	設置箇所、内容	工えた点、お気めの理由、設置による効果等	周回の床サイン以外のサインの状況	周回の壁面の状況	写真
21	32	5	東家メトロ	1	プラットホームと車庫連絡の階段・階段が緊急避難者の目印を兼ねた階段口	プラットホームと車庫連絡の階段・階段が緊急避難者の目印を兼ねた階段口 ス・フリースペース 緊急避難経路及び内線各駅案内	ピンク色のステッカーを貼付することで、緊急避難経路を分かりやすく表示している。	床サイン（ホームドア付近）以外にも、矢印の設置・案内の看板の設置を計画したステッカーを関係機関とホーム館を結ぶエレベーターの乗降口付近に設置している。	ホームまであるため、視界を定めるものは多くない。	
22	32	6	小田急電鉄	1	小田急線 下北沢駅ほか	階段と出口の分岐箇所それぞれの方角を示している。	矢印をつけるだけでなく順行的にわかるように色付けを行っている。	目線の高さにも階層に方向がわかるように看板を設置している。		
23	32	6	小田急電鉄	2	小田急線 下北沢駅ほか	ホーム幅が狭い箇所において立ち止まらず広いスペースで列車をお待ちいただくように促している。	言葉による指示だけでなく黄色線で範囲を画くことで視覚的に意識的な案内を提示している。			
24	32	6	小田急電鉄	3	小田急線 新大塚駅ほか	列車停止で乗客に知らせるルールやエレベーターの乗降方法についての指示を出している。	シンプルかつ視覚的にわかるように設置している。			
25	32	6	小田急電鉄	4	小田急線 新大塚駅ほか	ホームに傾斜があることを示している。	床だけでなくエレベーターに乗降口にも設置することで各箇所や注意を促しているように工夫した。			

床サイン 事業者取組

通し番号	委員No.	委員役名	氏名・所属名称	区画番号	場所	設置箇所、内容	工えた点、お気めの理由、設置による効果等	周回の床サイン以外のサインの状況	周回の壁面の状況	写真
26	32	7	相模鉄道	1	相模線 横浜駅	東車庫ホーム。	滑りにくく、割れにくい材質を使用。非常時により緊急対応が可能なため、カラーデザインを分かりやすいように工夫した。	ホームドア面およびホームドア付近に視覚的な案内を設置している。	通路の分岐は無く、単純な空間。	
27	32	7	相模鉄道	2	相模線 いずみ野駅 相模線、二俣川駅、大和駅 （乗降客数約万人以上）	ホーム乗降口、乗降ラインおよび列車番号等。	滑りにくく、割れにくい材質を使用。	床サイン以外にも、ホームドア設置時はホームドアにステッカーを貼っている。	通路の分岐は無い特徴的な空間であるが、ラッシュ時には整理乗降が必要となる状況。	
28	32	7	相模鉄道	3	相模線 いずみ野駅 案内看板	ホームと改札間を結ぶ階段口。	滑りにくく、割れにくい材質を使用。	壁面・下り階段に案内看板を設置している。	置かれていない箇所は単純な空間であるが、床サインに合わせて床面を緑色、黄色に着色することで、サインと調和している。	
29	32	7	相模鉄道	4	相模線 横浜駅 相模線、大和駅 （乗降客数約10万人以上）	自動改札機前に「きっぷ」の案内を設置している。	滑りにくく、割れにくい材質を使用。	ラッシュ時などお乗客が多い時間帯は、フロアステッカーに併せて設置する必要があるため、自動改札機上部に「きっぷ」案内サインを設置。	柱があり、導線としては分かりづらい空間。	
30	32	7	相模鉄道	5	相模線 横浜駅、大和駅 （乗降客数約10万人以上）	ホーム階段部分の誘導の乗客の視認性およびエレベーター間の乗降案内。	滑りにくく、割れにくい材質を使用。	大和駅においては、階段に立ち止まり防止ステッカーを設置。	通路幅が狭い空間およびホームの分岐による、車いす・ベビーカーの乗降停止の必要な空間。	

床サイン 事業者取組

通し番号	委員 No.	氏名・所属名称	取組事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お気めの理由、設置による効果	周回の床サイン以外のサインの状況	周回の空間の状況	写真
31	32	8	名古屋鉄道	名古屋駅 待合駅	改札口からエスカレーターへの導線の上床サイン(エスカレーターへの大逃れ誘導)を配置	<ul style="list-style-type: none"> エスカレーターの前についてお客さまからの問い合わせが多いことから、案内表示の為に設置 申請書類送付へ要されるお客さまが多いことから多言語での表示 サインは視覚だけでなく聴覚、ビジュアルも利用し、すべてのお客さまに分かりやすいサインを工夫 	床サイン以外にも、市地下鉄や近畿圏内、近海線等で案内を実施	駅自体はホーム2層4線、改札口は1階のみで比較的狭い構造で、コンコースは改札口の狭い構造になっており、エスカレーターは階段の位置にあり、改札口からホームへの階段を通り過ぎた後に設置	  
32	32	9	近畿日本鉄道	大塚駅・奈良線 磯崎駅	上り(3・4番線)ホーム前に、駅名・路線・乗り換え案内のりば案内	<ul style="list-style-type: none"> 近畿から近畿圏内(内回り・外回り)のりば案内と、駅の名前を併せて案内 駅名・路線案内のりば案内を併せて案内 ホーム案内に併せて案内 	駅舎内は、近畿圏内(内回り・外回り)のりば案内を併せて案内	駅舎内は、近畿圏内(内回り・外回り)のりば案内を併せて案内	  
33	32	9	近畿日本鉄道	大塚駅 磯崎駅	上り(1・2番線)ホーム前に設置	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎内(上り1・2番線)ホーム前に設置 駅舎内(上り1・2番線)ホーム前に設置 	その他の駅にはサインを実施していない	駅舎内(上り1・2番線)ホーム前に設置	
34	32	9	近畿日本鉄道	奈良線・東山線 大塚駅	3・4番線ホーム前に、大塚・東山線方面の誘導案内	<ul style="list-style-type: none"> 大塚駅・東山線方面の誘導案内 大塚駅・東山線方面の誘導案内 	行先案内のモニター画面に併せて、同様の案内表示の案内を併せて案内	同様の案内表示の案内を併せて案内	  
35	32	9	近畿日本鉄道	大塚駅・奈良線 大塚上本町駅	改札口コンコース敷設前に、乗り場へ誘導する案内	<ul style="list-style-type: none"> 改札口・地下1階改札口の案内 改札口・地下1階改札口の案内 	駅舎内(改札口・地下1階)に、大塚駅(地上)の案内を併せて案内	駅舎内(改札口・地下1階)に、大塚駅(地上)の案内を併せて案内	 

床サイン 事業者取組

通し番号	委員 No.	氏名・所属名称	取組事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お気めの理由、設置による効果	周回の床サイン以外のサインの状況	周回の空間の状況	写真
36	32	9	近畿日本鉄道	大塚駅・奈良線 大塚上本町駅	改札口コンコース敷設前・大塚上本町駅	<ul style="list-style-type: none"> 大塚駅・奈良線方面の誘導案内 大塚駅・奈良線方面の誘導案内 	各改札口に床サインを併せて案内	各改札口に床サインを併せて案内	  
37	32	9	近畿日本鉄道	奈良線 近鉄奈良駅	改札口ホームを案内する案内	<ul style="list-style-type: none"> 案内表示の案内を併せて案内 案内表示の案内を併せて案内 	案内表示の案内を併せて案内	案内表示の案内を併せて案内	  
38	32	9	近畿日本鉄道	大塚駅 磯崎駅	上り(大塚方面)・2番線 ホーム前に設置	<ul style="list-style-type: none"> 案内表示の案内を併せて案内 案内表示の案内を併せて案内 	案内表示の案内を併せて案内	案内表示の案内を併せて案内	 
39	32	9	近畿日本鉄道	名古屋駅 待合駅	改札口コンコースエスカレーター前	<ul style="list-style-type: none"> エスカレーターを案内する案内 エスカレーターを案内する案内 	案内表示の案内を併せて案内	案内表示の案内を併せて案内	 
40	32	10	南海電気鉄道	南海線 難波駅、新今宮駅	改札口(2階・4階)の案内	<ul style="list-style-type: none"> 案内表示の案内を併せて案内 案内表示の案内を併せて案内 	案内表示の案内を併せて案内	案内表示の案内を併せて案内	  

床サイン 事業者取組

通し 番号	委員 No.	委員 役名	氏名・所属名称	役割 番号	場所	設置箇所、内容	工えた点、お気めの理由、設置による 効果等	周部の床サイン以外のサインの状況	周部の空間の状況	写真	
41	32	11	東海電気鉄道	1	阪神本線 大塚田駅	ホームと改札間（改札はコンコース）間 の歩道部分に設置 ・線路に発車数と列車数の差がある駅 には上下サインの幅を大きく変更して設置 した。	・盲点のようなサインを採用した。 ・設置期は発車時刻が短い時間帯 に比べて、発車できない時間帯であった が一定の効果があった。	・床サイン以外のサイン現出は特に付 いていない。	-		
42	32	12	阪神電気鉄道	1	阪神本線 大塚田駅	・ホーム専用ホームの階段上部	・ホーム専用ホームに到着したとき は乗車後が多いため「乗車専用」への 進入は4人が、到着時にこそ進入を防ぐ ため床サインを設置している。 ・階段は差違に階段が向くので床サイン は有効であると考えた。	・社や天井からの落下物等を懸念 ・階段にA4サイズポスターを貼り付 け	-	・下に階段の位置は、直視に入ってくる 視界に入る階段ということもあり、誤っ て進入しやすい。	
43	32	12	阪神電気鉄道	2	阪神本線・阪神なん ば線 西田原、鶴島駅、御 影駅、東灘川崎駅前 西内家第1、九条駅	・ホーム線形部	・ホーム線形部に対する警戒心を高ま せる。 ・駅員の階段設置前ではホームが 狭くなるので「車掌にご注意ください」 と文字を入れている。	-	-		
44	32	12	阪神電気鉄道	3	阪神本線 大塚田駅（住吉駅以外全駅）	利用客自動改札機、精算機、自動定期券発 行機等の取捨検査の定位置に設置してい る。	無人となる時間帯には過剰な乗客から音 声のみの案内（発車前の発車時刻）とな るため、全駅長増設（調整済み）へお寄 りをお知らせする際、定位置の併設につ いてお伝えし、お伝えしスムーズに ご案内できる効果があった。	-	-		
45	32	12	阪神電気鉄道	4	阪神本線 大塚田駅	大塚田駅の1階ホームにエレベーターエ リアと乗車位置、移動用スペースの案内	エレベーターを安全面に設置することで、 お客さまの乗車を待つ時間を短縮し、 ただけのように工えた。	ホームドアの設置に、乗車位置目標を小 さく貼り付けている。	-	駅員が正座で、いままではホームと 改札ホームに分かれていたものを同一 ホームで対応することになり、お客さま の乗車を待つ時間を短縮することができ る効果があった。	

床サイン 事業者取組

通し 番号	委員 No.	委員 役名	氏名・所属名称	役割 番号	場所	設置箇所、内容	工えた点、お気めの理由、設置による 効果等	周部の床サイン以外のサインの状況	周部の空間の状況	写真	
46	32	12	阪神電気鉄道	5	神戸区連絡 線高砂駅	駅のホーム（上下ホーム）にエレベ ーター案内サインを設置	-	-	-		
47	32	14	西日本鉄道	1	天神 高田（天神）駅	・駅直下部：ホーム ・内容：乗車位置、移動用スペースの案内	・ホーム中央に利用客の乗車を待つこと で乗車待ちの時間を短縮し、乗車位置 をわかりやすくした。 ・乗車位置とサインの併設することで乗 車位置をわかりやすくした。 ・併りにくく割れにくい素材を選定し た。	・床サイン以外にも所り下り階段等で車 内の乗車位置の案内を行っている。	-	・高架の乗車ホームと歩道の間の 間隔が狭い。	
48	34	4	仙台市交通局	1	南北線、東支線 仙台駅	プラットフォームラッチ内コンコース など、乗客の乗車を待つ時間を短縮し、 乗車位置の案内を行っています	設置後、お客さまからの要望により追加 設置を行っています	床サイン以外に、案内の誘導サイン等 で案内の案内を行っています	-	仙台駅は新幹線停車駅であるが、仙台駅 への乗り換えがあることや、ラッチ内から 乗車待ちの案内が難しいことから、水 流線な乗車待ちであることも、地下4階あり 複雑な空間になっています	
49	34	4	仙台市交通局	2	南支線、東支線 仙台駅	プラットフォームの非乗車待合口へ、乗車位 置の案内を行っています	乗車待ちの待ち時間を短縮することで、 プラットフォームの乗車を待たせています	案内の案内は床サインでのみ行ってい ます	-	南支線、東支線ともに島式ホームであ り、両ホームへの乗車位置がある場 合、プラットフォームに混雑します	
50	34	4	仙台市交通局	3	東支線 仙台駅	プラットフォーム（地下4階）から乗車待 合口（地下4階）へ乗車待ちの案内 （黄色）の案内を行っています	乗車待ちの待ち時間を短縮することで、 プラットフォームの乗車を待たせています	案内の案内は床サインでのみ行ってい ます	-	このエレベーターに乗った場合も乗 車待ちの案内が難しい場合があるため、 非乗車待ちの案内が必要な乗客が 多いことから案内を行っています	

床サイン 事業者取組

通し番号	委員No.	委員氏名	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等	周囲の床サイン以外のサインの状況	周囲の空間の状況	写真
61	35	6	特多バスターミナル	1	特多バスターミナル	バスターミナルの出入口およびエレベーター・エスカレーターからの誘導サイン	<ul style="list-style-type: none"> お客さまの目的地が下に行くため、効果的とされる。 お客さまに乗り場を案内する際に、案内しやすい。 行き先別に案内サインを設置することで、乗り場が解読されやすいように感じる。 	床サイン以外あまり設置していない。	<ul style="list-style-type: none"> 案内は、足音や足音部にサインを感知して音が、定にお客さまが受らうことがあった。現在の方が、シンプルで分かりやすくなってきていると感じる。 	

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員氏名	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
1	29	-	JR東海	1	東海道新幹線 全駅	<ul style="list-style-type: none"> 改札口 多機能トイレ入り口部分 ホーム上E V入口・階段付近 	効果：目の不自由なお客様を対象に誘導することができる。	改札期は周囲の音環境の影響は比較的少ない。ホーム端は列車の走行音や自動放送・内声放送が入る場合がある。	
2	29	-	JR東海	2	関西本線 東名駅	<ul style="list-style-type: none"> 案内案内板：ボタンによる音声付き トイレ音声案内装置：センサーによる音声付き 盲導線：チャイムによりお客様を改札口（出口）までご案内。 	<ul style="list-style-type: none"> 案内案内板：ボタン式により音声にて各位置をご案内。 トイレ音声案内装置：センサー式により、付近の人を検知し、音声にて男女及び多目的トイレ位置をご案内。 	・ゆとりある空間であり、比較的静かである。	
3	31	-	JR西日本	1	山陽本線 扇取駅	<ul style="list-style-type: none"> 点字ブロック発光放送 駅構内において近隣の盲学校にご協力をお願いして作成した点字ブロックの発光放送を行っております。2021年の3月18日「点字ブロックの日」より放送を開始しました。 	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取鉄道部で実施しているバリアフリー研修の講師をお願いしている鳥取盲学校の先生へ点字ブロックの発光放送の件をお話ししたところ、盲学校の生徒の皆さまに快くお引き受けいただきました。視覚障害をお持ちの方々からの直接のメッセージとして、非常に「伝わる」内容になっていると思っております。 		
4	32	2	西武鉄道	1	基本的に1日乗降人員3,000人以上の駅を整備（全線）	<ul style="list-style-type: none"> チャイムで改札口の位置を知らせる案内を放送 ホームから改札口につながる階段上部（側面）人感センサーで階段を知らせる案内を設置 ※移動等円滑化設備ガイドライン（国交省）に基づいて 	<ul style="list-style-type: none"> 音色の選定（ピン・ポーン、鳥の鳴き声）、音量の設定にあたっては、弱音で割り設置。 ホーム長軸方向への指向性等を配慮し設置。 	<ul style="list-style-type: none"> ラッシュ時など、人通りが多い時はにぎやかなこともあるが、それ以外の時間帯は比較的静か。 	

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員姓	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭の理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
13	32	6	小田急電鉄	4	小田原線 新宿駅ほか	多機能券売機での音声案内（視覚障がいのお客さま用に、購入する切符の金額などをテンキー入力により音声案内を行います）	-	-	-
14	32	7	相模鉄道	1	相鉄本線・いずみ野線 管内全駅	トイレ入口に設置しているチャイムと音声で知らせる案内。	指向性があり聞きやすいスピーカーで、センサーが感知するとチャイムと音声で案内を実施している。	駅の規模によるが、ラッシュ時は人通りが多く、それ以外は比較的静か。	
15	32	7	相模鉄道	2	相鉄本線・いずみ野線 管内全駅	スルーラッチおよび有人ブースに誘導チャイムを設置。 スルーラッチについては、各出入り口に設置している。	指向性があり、必要としている方の耳に届きやすいスピーカーの導入。	ラッシュ時など、人通りが多い時間帯は賑やかであるが、それ以外は比較的静か。	
16	32	7	相模鉄道	3	JR直通線 羽沢横浜国大駅	ラッチ外コンコースに構内触知案内板を設置。	チャイムにより位置を誘導し、センサーに反応した際に音声案内に切り替わる。 音声案内は方向性及び距離等案内している。	新駅なので、比較的静か。	大和駅（左：ラッチ外、右：ラッチ内） 

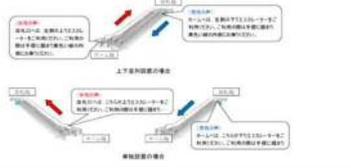
音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員姓	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭の理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
17	32	7	相模鉄道	4	相鉄本線 玉王町駅（YBP口）	交通系IC専用改札口なので、IC専用の説明ときっぷ購入のお客さまへの案内、音声以外にも案内看板を設置している。	必要としている方の耳に届きやすいスピーカーを導入した。 無人改札なので【入・切】はタイマーにより設定している。	新たな改札口のため、比較的静か。	
18	32	7	相模鉄道	5	相鉄本線・いずみ野線 横浜駅・二俣川駅・大和駅 いずみ中央駅・相南駅 （乗降客数の多い駅・地下ホーム駅）	ホームよりコンコース階への誘導階段。	指向性があり、必要としている方の耳に届きやすいスピーカーを導入した。 チャイムの音色の選定においては、有識者の意見を聞いた。 （鳥の声：ゴールドフィンチ）	ホーム上なので、列車の進入時・発車時には、賑やかである。	
19	32	9	近畿日本鉄道	1	段差解消や多機能トイレ整備に合わせて整備しています。	改札口及び階段始端部の上部に設置し、チャイムで改札機の位置を知らせる案内を行っています。	特に工夫した事例はありません。 現在のガイドラインに基づき、既製品（竹中エンジニアリング製、型式：U10-T等）を取り付けています。	-	-
20	32	10	南海電気鉄道	1	高野線 我孫子前駅	・改札口入口（インターフォンの上側）に人感センサー式を設置。 【ボタン（電子音）からは難波方面（堺東方面）のりばです。御用のお客さまは難波階に向かって左側（右側）側のインターホンでお知らせください。】	・文書、音響の設定については最寄り盲学校職員の意見を取り入れた。 ・列車通過時等を除き比較的静かである。	-	

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員姓	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
21	32	11	京阪電気鉄道	1	京阪線全駅	改札口付近 駅構内にご案内した触知案内板を設置している。また、触知板の設置位置を音声またはチャイムでお知らせしている。	・駅構内に設置している点状ブロックで誘導している施設（券売機、トイレ、E V等）を触知案内板と同様にご案内している。	・駅により異なるが、ラッシュ時間帯など人の往来が多い時には聞き取りにくい可能性はある。	
22	32	12	阪神電気鉄道	1	阪神本線32駅（住吉駅以外全駅）	出入口、階段前、改札口、券売機前等を中心にチャイムを設置している。新設のトイレについては音声にて多機能及び男女別の音声案内を採用している。	営業時間外に駅外に音が漏れないようタイマー制御を行っている	住宅地のため、近隣住民にご迷惑をかけないような音量調整を行っている	 
23	32	12	阪神電気鉄道	2	阪神なんぼ線 出来島・福・伝法・千鳥橋・西九条・九条・ドーム前・桜川	出入口、階段前、改札口、券売機前等を中心にチャイムを設置している。西九条・九条・ドーム前、桜川の各駅についてはチャイム音以外にも、音声による改札口案内、出入口案内、トイレ案内、点字案内板案内がある。	営業時間外に駅外に音が漏れないようタイマー制御を行っている	住宅地のため、近隣住民にご迷惑をかけないような音量調整を行っている	-
24	32	12	阪神電気鉄道	3	神戸高速線 西元町・高速神戸・新開地・大開・高速長田	改札口、多機能トイレ、点字案内板	-	-	-

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員姓	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お薦めの理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
25	32	13	阪急電鉄	1	神戸本線、宝塚本線、京都本線 大塚梅田駅	設置場所：各乗車ホーム（パーストック） 音声内容：号線名と路線名、列車発着の有無を音声により案内	・広い空間とにぎやかな場所であるため、音案内については当事者の方へ現地にお知らせいただき、意見を聴取した。 ・音声案内を電子タイマーで管理し、昼間時に列車の発着がないホームには「ただ今の設備このホームには列車は到着いたしません」との案内を実施している。	改札口から乗車ホームへの主要経路であり、列車の発着案内放送や駅係員による放送などが雑音するにぎやかな場所	 
26	32	14	西日本鉄道	1	天神大牟田線 西鉄二日市駅	・設置箇所：ホーム、改札付近 ・内容：改札からホームまでの音声案内をおこなっている	・ホーム上はチャイム、ホームと出口の分岐には音声案内を併用している。 ・音案内は誘導線方向に角度を付けている。	・ラッシュ時、列車到着時以外は比較的静かな環境である。	 
27	34	4	仙台市交通局	1	南北線、東西線 全駅	エスカレーター乗り口で行う昇降方向・行先案内を、上り方向は女性の声、下り方向は男性の声で案内するものです	放送内容を聞かなくとも昇降方向が分かるようにしています 男性の声は通りが悪いため、音量のバランスに配慮しています	プラットフォーム上は列車の走行音などで様々な騒音があります 住宅に隣接する地上出入口では、夜間に放送が騒音にならないよう配慮が必要です	
28	34	4	仙台市交通局	2	南北線、東西線 全駅	二方向出入口型エレベーターで、扉の開く方向を事前に案内するとともに、開扉方向に合わせて女性の声、男性の声を使い分けて案内しています	障害当事者との意見交換において、二方向出入口型エレベーターの開扉方向が分かりづらいとの意見があり、対応したものです それでも分かりにくいとの意見があったことから、かご内に開扉方向を指示するなどの対応を行っています	エレベーターかご内で会話されると聞き取りにくいかもしれません	

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員技係	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭の理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
29	34	4	仙台市交通局	3	南北線、東西線 全駅	ホームで案内する列車接近放送。到着放送。出発放送を1音種・2音種ごとに男性・女性の声で行うものです。	仙台市地下鉄は全てのホームが島式ホームとなっております。1音種・2音種に同時に列車が到着・出発する場合は、番線ごとに放送を行うとさく感じるため、「1、2番線から列車が出発します」というような同時放送としています。このときの放送を耳当たりがよい女性の声で行っている。	列車に対する案内放送は、お客様にとって重要な情報となるため、放送時は他の放送（BGM等）の音声をカットしている。	
30	34	1	東京都交通局	1	三田線 三田駅	北行ホーム（西高島平方面）にある男子トイレと女子トイレの各出入口、トイレ触知案内図の内容を解説する音声案内装置。	男子トイレと女子トイレの出入口が離れているため、採用する音声案内装置の仕様をそれぞれ独立した音声案内方式とした。 駅構内放送などと音声案内が重複しているため、触知案内図下の誘導ブロック上にお客様が近づいた時に案内できるようにセンサー反応式とし、離れた場所にあるそれぞれの入口の方向案内もしている。 （女子トイレ）『トピンポーン、女子トイレはこちらです。男子トイレはこより左にあります。なお、誘導ブロックの正面にトイレ触知図があります。』 （男子トイレ）『トピンポーン、男子トイレはこちらです。女子トイレはこより右にあります。なお誘導ブロックの正面にトイレ触知図があります。』	駅構内の案内放送やホーム柵の乗降促進音などと重複して音声による案内を行っている。	
31	34	1	東京都交通局	2	三田線 三田駅	北行ホーム（西高島平方面）階段口計3か所。 改札方面を案内する誘導チャイム（鳥の鳴き声）。	3か所の内の2か所（田町駅方面改札）に向かう階段口と、（都庁舎者福祉会館方面改札）に向かう階段口が重複しているため、採用する音声案内装置の仕様を置き交わしとした。 （田町方面）『トビヨビヨ（うぐいす）こちらは、第一京浜方面改札行き上り階段です。』 （都庁舎者福祉会館方面）『トビヨビヨ（うぐいす）こちらは、福祉会館方面改札行き上り階段です。』	駅構内の案内放送やホーム柵の乗降促進音などと重複して音声による案内を行っている。	
32	34	1	東京都交通局	3	新宿線 馬喰横山駅	東行（本八幡方面）西行（新宿方面）各対向ホームの計3か所、合計6か所の階段口、改札方面を案内する誘導チャイム（鳥の鳴き声）。	設置したか所の内、計4か所は鳥の鳴き声、JR線乗り換え専用階段の計2箇所は差別化するために鳥の鳴き声+音声案内（注意喚起）とした。 （JR線方面改札）『トビヨビヨ（うぐいす）または（かつこう）こちらは、JR線乗り換え専用改札口ゆき階段です。この改札から地上へは出られませんのでご注意ください。please steps, leads to the JR Line transfer ticket gate only, there is no ground level access from this ticket gate.』	駅構内の案内放送やホーム柵の乗降促進音などと重複して音声による案内を行っている。	

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員技係	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭の理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
33	34	1	東京都交通局	4	新宿線 路下駅	A3地上出入口1か所、地上出入口を案内する誘導チャイム（ピンポーン）。	地上出入口が新大塚通り沿いで日中に車の騒音が多く、音環境が静かな場所であることから、騒音対策方式を採用した。 高音に設置するため、機器本体での音量調整に足場が必要なことから音響に音量調整できるようにリモコンで操作する仕様とした。 地上部に設置するため風雨による故障を防ぐための防水仕様とした。	幹線道路沿いで車の騒音が大きい地上部に設置している。	
34	34	1	東京都交通局	5	大江戸線 新御成町駅	島式ホームの階段口計3か所、改札方面を案内する誘導チャイム（鳥の鳴き声）。	設置したか所の内、改札に通じる階段口計2か所とつくばエクスプレス線への乗り換え専用階段計1か所を差別化するために鳥の鳴き声+音声案内（注意喚起）をしている。 （つくばエクスプレス線方面改札）『トビヨビヨ（ほおじろ）こちらは、つくばエクスプレス線乗り換え専用改札ゆき階段です。外には出られませんのでご注意ください。』	駅構内の案内放送やホーム柵の乗降促進音などと重複して音声による案内を行っている。	
35	34	2	名古屋市交通局	1	管轄全駅	改札口に設置されている、チャイムで改札口の位置を知らせる案内	改札口付近においては駅職員等が勤務していることから、音量に配慮している。	多客駅では、人の移動音や話し声などで音案内が聞き取りにくいことがあるものの、乗降客の少ない駅は比較的静かで音案内も聞き取りやすい。また、列車の発着時は案内放送や到着メロディーなど様々な音が発生するため、列車本数の多いラッシュ時間帯は、音案内が聞き取りにくい。	
36	34	2	名古屋市交通局	2	1面2線の島式ホームのある駅	1面2線の島式ホームにおいて、ホーム上にある出口へ通ずる階段に設置されている、チャイム又は鳥の鳴き声を構えた音響でホーム上にある出口へ通ずる階段の位置を知らせる案内	ホーム短軸方向への音声案内とならないようにしている。 パブリックリーディングガイドラインに沿って、平成15年度以降は鳥の鳴き声を構えた音響を採用している。	多客駅では、人の移動音や話し声などで音案内が聞き取りにくいことがあるものの、乗降客の少ない駅は比較的静かで音案内も聞き取りやすい。また、列車の発着時は案内放送や到着メロディーなど様々な音が発生するため、列車本数の多いラッシュ時間帯は、音案内が聞き取りにくい。	

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員 氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭の理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
37	34	2 名古屋市交通局	3	視覚障害者の利用する施設が付近にある駅	視覚障害者の利用する施設が付近にある出入口に設置されている。チャイムで出入口の位置を知らせる案内	設置後においても苦情を受けることがあるため、必要に応じて音量調整するよう配慮している。	近隣施設の営業時間前、入通り、電通り、駅利用者の多い朝ラッシュや多客駅では、近隣施設からの音、人や車の移動音や話し声などにより、出入口から離れた場所でも音案内が聞き取りやすい。	
38	34	2 名古屋市交通局	4	エスカレーターを設置している駅	エスカレーターの乗り口端部に内蔵されている。音声中でエスカレーターの行き先及び上下方向を知らせる案内	エスカレーターの新設、リニューアル時には、音源を乗り口付近に近く、利用者の動線に向かって設置するよう配慮している。	多客駅では、人の移動音や話し声などで音案内が聞き取りにくいことがあるものの、乗降客の少ない駅は比較的静かで音案内も聞き取りやすい。	
39	34	2 名古屋市交通局	5	管轄全駅	改札口付近の触知案内図に内蔵されている。チャイムで触知案内図の位置を知らせ、複雑な構造の駅においては触知案内図のボタンの押下時に音声中で旅客施設の構造及び主要な設備の配置を知らせる案内	触知案内図の位置の案内は、触知案内図に近づいた際に鳴動するようにし、音案内を必要としない人にも配慮している。	多客駅では、人の移動音や話し声などで音案内が聞き取りにくいことがあるものの、乗降客の少ない駅は比較的静かで音案内も聞き取りやすい。	
40	34	2 名古屋市交通局	6	管轄全駅	ホーム上以外のトイレの触知案内図付近に設置されている。音声中でトイレの位置、触知案内図の位置、男女別を知らせる案内	音声案内は、触知案内図に近づいた際に鳴動するようにし、音案内を必要としない人にも配慮している。	多客駅では、人の移動音や話し声などで音案内が聞き取りにくいことがあるものの、乗降客の少ない駅は比較的静かで音案内も聞き取りやすい。	

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員 氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭の理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
41	34	3 横浜市交通局	1	ブルーライン 横浜駅	駅のラチ外コンコースに設置されている。駅構内の施設の位置を案内する	人がセンサー感知範囲に入ると音声案内が起動する。	人通りが多いためにぎやかである。	
42	34	3 横浜市交通局	2	ブルーライン 新横浜駅	既存ESG2台への「注意喚起及び行き先」アナウンス装置の追加（※ESG本体更新以外での「追加実績」は現在当駅のみ） ・現駅出入口上り運転用ESGへの追加1台（地上～B1Fを結ぶESG） ・現第4出入口上り運転用ESGへの追加1台（同上）	各ESG行き先の決定にあたっては駅職員の意見を基に決定した。（第3北口駅前広場行き、第4南口駅前広場行き） アナウンス装置を設置したことにより、お客様が階下方向にて、行き先を判断でき、ESG乗り込みの際にも、注意喚起による安全性の向上に繋がっている。（音源は運転開始後、駅構内等により、聞き取りやすい音源に調整している。ほか、施工にあたっては、夜間作業（1台あたり2機）とし、音源はESGを停止しない作業工程とした）	第3出入口は「ESG専用」、第4出入口は階段との併設であるが、天井高さ、幅員とも制約のある空間のため、音源は聞き取りやすい。	
43	34	3 横浜市交通局	3	グリーンライン 9駅（日吉、日吉本町、高田、東山田、北山田、新築ふれあいの丘、川和町、中山）	ホーム階段部分の音案内の音色を小鳥の鳴き声、出入口および改札ラッチ部分の音色をチャイムと分けている	音色によりおおよそ、どのエリアに居るのかが分かるようになる。	ラッシュ時など、人通りが多い時はややかなこともあるが、それ以外の時間帯は比較的静か。	-
44	34	5 Osaka Metro	1	全駅	トイレ入口付近については男子、女子各トイレの方向及び距離を、地上部については駅名と出入口番号、エレベーターを設置している出入口についてはエレベーターの音声誘導案内を行っています。	設置場所の構造や騒音などを考慮して、音源やスピーカーの方向を調整し設置している。また、室内の配置物を回転や向きを正確に案内するとともに、触地図を設置し付加している。 トイレへの案内を求められる機会が少なく、一方で構造制約に対する問い合わせがあることから、設置効果はあると考えている。	地下駅で列車走行音が響く環境であることから、地上駅に比べて音量をあげたり、音声だけでなくチャイムによる案内も行っている。	-

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員姓	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭の理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
45	34	5	Osaka Metro	2	108駅中、17駅	乗降階段下ホーム部において「ここは○線・○線の改札口方面。○階段上り口です。」の音声誘導案内を行っている。	一階線路に対して直角の方向に取り付けている箇所があるが、仕切り壁の内側に設置しホーム上に音が届かないようにしている。	設置駅は地下のため、地上駅に比べて列車到着時、出発時は大きく響く。	
46	34	6	福岡市交通局	1	空港・箱崎・七隈線 博多駅、福岡空港駅、馬出九大病院前駅、七隈線全駅	バリアフリーード上の、改札口付近若しくはエレベーターの設置がある出入口付近に音声案内付触知回を設置	触知回付近の視覚障がい者誘導用ブロック状を通ると、触知回の位置を知る音声が流れ、誘導し、触知回には、駅の主要な設備を案内するボタンを内蔵している。	ラッシュ時など、人通りが多い時はにぎやかなこともあるが、それ以外の時間帯は比較的静か。	
47	34	6	福岡市交通局	2	空港・箱崎・七隈線 延床、西新、博多、東比嘉、福岡空港駅前大通、薬院、渡辺通、天神南	エスカレーターの音声案内	エスカレーターに組み込みの音声案内について、昇降機メーカー標準のものから他社製（JR東日本メカトロニクス製）に変更し、メッセージ内容変更、階層帯による音声内容の変更・音量の変更が可能とした。また、職員による音声関連の変更が可能なシステムとした。	ホーム階は騒音が大きく、コンコースや屋外は比較的静かである。特に住宅街にある駅では、夜間の音声案内が騒音となる可能性がある。	
48	34	7	京都市交通局	1	丸丸線・東西線 全駅	地上出入口、改札口（内・外）※、トイレ出入口付近※、プラットホーム階段上り口※ ※一部の駅に設置している。	音声案内装置を更新する際には、既に設置している地上出入口に加え、改札口、トイレ出入口付近及びプラットホーム階段上り口へ増設し、移動支援サービスの向上に努めています。また、地上出入口、改札口及びトイレ出入口付近では、増設・更新後はメッセージの音声案内とし、より分かりやすい案内に努めています。例えば、地上出入口では、電子チャイム音（ピーン・ホーン）からメッセージ（こちらは地下鉄○駅。○番出入口です。こちらに改札階への階段があります。）へ切り替えています。	周囲の音環境は設置する駅及び場所により、喧嘩の度合いは異なりますが、更新した（または更新する）音声案内装置では、周囲の騒音レベルを自動検知して、騒音に応じた適切な音量で鳴動します。	 プラットホーム階段上り口

音案内 事業者取組

通し番号	委員No.	委員姓	氏名・組織名等	個別事例	場所	設置箇所、内容	工夫した点、お蔭の理由、設置による効果等	周囲の音環境の状況	写真
49	35	1	横浜シティエアーターミナル	1	横浜シティエアーターミナル（YCAT）	第1ロビー出入口（バスのりば）で放送している検査の注意喚起	・指向性スピーカーを採用しているため、段差の上端で常に音を認識できる。	バスのりばがトンネル構造のため、往來するバスのエンジン音などの自然音が響いて騒々しい。	
50	35	2	宮の沢バスターミナル （事業者自身が差改善と思う取組）	1	北海道札幌市西区の沢バスターミナル	館内自動・手動放送設備で案内放送があるが、視覚障害者用音声チャイムは設置していない。導入を検討中。	視覚障害者用音声チャイムを必要とする利用者がいると思われるため。		

3 第2回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会を踏まえた説明資料

目次

1 概論	1
1) 鉄道駅の移動とサイン、空間との関係	1
2) 誘導案内設備の目的と情報提供方法	2
3) 駅の空間構成による誘導案内設備の必要性	3
2 障害種別による鉄道駅の課題	4
(1) 車椅子利用者	4
(2) 視覚障害者	7
(3) 聴覚障害者	9
(4) 知的・精神・発達障害者	10
3 鉄道駅の動線において誘導案内設備が果たしている役割	12
1) 設置されることが望ましい誘導案内設備	12
2) 障害種別ごとの課題を踏まえた考えられる誘導案内設備の例	13
(1) 車椅子利用者	13
(2) 視覚障害者	15
(3) 聴覚障害者	17
(4) 知的・精神・発達障害者	18

第2回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会を踏まえた説明資料

令和4年3月

1 概論

1) 鉄道駅の移動とサイン、空間との関係

赤瀬(1988)において、「サイン」の本来の意味は以下のように説明されている。

古い航海時代に、船は陸上のさまざまなランドマーク、例えば山や岬、森などの姿を頼りにして航海を続けた。このときの山や岬は、地質学的な存在ではなく、位置を示すサインとして役立っていた。東京タワーや霞が関ビル、あるいは新宿の高層ビルを遠方から見て方向確認の目印として歩いている人にとって、それらの建物は建造物としての機能は全く問題ではない。

(中略) このように、自然や建造物、設備、道具あるいは光など、あらゆる実体が情報発信媒体として機能した時、これらはすべてサインとして認識されることになる。

“サイン” sign とは、記号、符号、表れ、兆候、痕跡、身ぶり、合図、番号など、情報を伝える有形無形のしるしのことである。

(赤瀬達三「サイン」、『インテリア大辞典』,362.建築材料協会,1988)

このように、「誘導案内設備」に限らず、人々が社会的に統一性のある意味を理解できる情報は、本来すべて「サイン」といえる。

鉄道駅の誘導案内設備の必要性は、「空間が複雑であるか否か」が大きく関係する。空間構成が単純である場合、利用者は空間を「サイン」として認識し、直感的に目的地まで移動することができる。一方で、空間構成が複雑な駅は、空間のみを認識して円滑に移動することは困難であるため、誘導案内設備が必要となる。

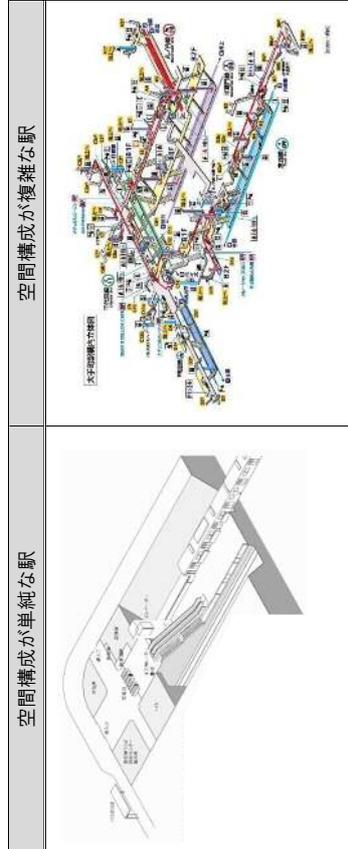


図 1 空間構成が単純な駅・複雑な駅の構内のイメージ
資料：バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編 (R3.3) p.17 (一部加工)、東京地下鉄ウェブサイトで (大手町駅構内図)

1 本項において「誘導案内設備」とは、「バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編 (R3.3) p.73-141 で示されている。視覚表示、音声・音響、点字等を用いて、駅構内の動線の案内や、方向、位置、規制を示すサイン類のことと定義する。

2) 誘導案内設備の目的と情報提供方法

「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(以下、『バリアフリー整備ガイドライン』という)」によれば、鉄道駅に設置されている誘導案内設備の目的は、「方向の指示」、「位置の告知」、「乗降条件や位置関係の案内」、「行動の規制」の4種類に分類される。

情報の提供方法は、文字・図・ピクトグラムによるもの、触覚によるもの(視覚障害者誘導用ブロック、点字案内等)、音声によるものがある。

表 1 誘導案内設備の目的と情報提供方法

目的	情報提供方法		
	文字・図・ピクトグラム	触覚	音声
【方向の指示】 特定の設備・場所 にたどり着くため に、進むべき方向 を指し示す	 トイレの方向 (吊下げサイン)	 視覚障害者誘導用ブロック	 設備までの距離の告知 (約0.0m先に△△があり ます) 等
【位置の告知】 特定の設備等の、 空間の中で存在す る位置を特定する	 エレベーターの位置と先行 (壁サイン)	 点字による設備の案内 (点字案内板)	 改札口や地下鉄の地上出入 口の告知(音導鈴) 「ピン・ポーン」またはこ れに類似した音
【乗降条件や 位置関係の 案内】 地図やルート図等 により、現在地と 目的地、あるいは 全体の設備等の相 関関係を案内する	 現在地からエレベータ設置 出入口までの経路 (掲示物)	 点字や凹凸による構内案内 (触知案内図)	 トイレの男女別の案内 「向かって右が男子トイ レ、左が女子トイレで す」等
【行動の規制】 決まりや規律、注 意事項等を示し、 利用者の行動を制 限する	 ホーム上の狭い箇所の 注意喚起(床サイン)	 内方線付き 視覚障害者誘導用ブロック	 ホーム上での注意喚起 アナウンス、入線案内 等

資料：バリアフリー整備ガイドライン (2021.3)、赤瀬達三「サインシステム計画学」鹿島出版会、2013
写真：2021年12月撮影 (JR・東京都交通局新宿駅、東京都交通局新宿四口駅、JR池袋駅、
阪神電鉄提供 (床サイン) バリアフリー整備ガイドライン (2021.3))

3) 駅の空間構成による誘導案内設備の必要性

空間構成が分かりやすい駅の場合、誘導案内設備に頼らずとも、利用者は出入口からホームに移動して列車に乗車したり、列車から降車して出口に移動したりすることができます。ただし、下表に示す誘導案内設備は、いかなる空間構成の駅においても最低限必要と考えられる。

表 2 最低限必要と考えられる誘導案内設備の例

場所	誘導案内設備
出入口	・ 駅名 (駅によっては出入口の名称)
通路	・ 判断や確認が必要な箇所における、進むべき方向の指示 (分岐点等) ・ 各種設備の位置
階段、エスカレーター、エレベーター	・ 行先 (どこからどこまでを結ぶのか、上った先や下りた先はどこなのか等) ・ エスカレーター・エレベーターの運転方向
改札口	(駅によっては改札口の名称)
ホーム	・ 乗り場番号と方面 例) 1番ホーム：○○方面 2番ホーム：△△方面 等

一方で、地下にある駅や大規模な駅など、空間構成が分かりにくい駅の場合、利用者は誘導案内設備に全面的に頼って行動することとなる。個々の利用者の目的地までの円滑な移動のために、また多くの人々が利用する駅の安全性や秩序を保つために、誘導案内設備を整備する必要がある。



図 2 構造が複雑な駅や地下駅における誘導案内設備の例

2022年2月撮影 (JR新宿駅、東京メトロ池袋駅)

2 障害種別による鉄道駅の課題

(1) 車椅子使用者

車椅子使用者が鉄道駅を利用する際に特に課題が生じる箇所と、2000年当時の課題、現在の達成状況、誘導案内設備に関する今後の課題は、以下の通りまとめられる。

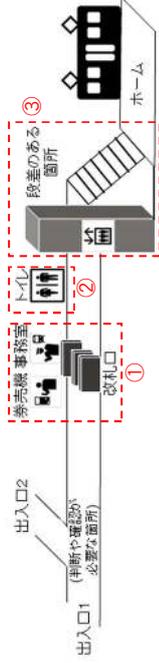


図 3 特に課題が生じる箇所 (車椅子使用者)

※図内の番号は、下表「課題が生じる箇所」の番号に対応 (以下同様)。

表 3 特に課題が生じる箇所の改善状況・今後の課題 (車椅子使用者)

特に課題が生じる箇所	状況	
	2000年当時 ²⁾ の課題※	現状の達成状況
① 改札口付近	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子で完全に利用できるものは少ない(券売機下の蹴込みが不十分等) 利用者数3,000人/日以上の駅における、身体障害者対応型券売機の整備率は、60.9%(H13年度末) 	<ul style="list-style-type: none"> 「バリアフリー整備ガイドライン」で、改札口の幅員や、券売機の設置高さ、構造等の整備内容が明示 利用者数3,000人/日以上の駅における、身体障害者対応型券売機の整備率は、92.5%
② トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数5,000人/日の駅のうち、バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～19条に適合した「バリアフリートイレ」の設置率は、0.1% 都市部の駅では、バリアフリートイレの目的外使用が多く、施設等の対応を要 	<ul style="list-style-type: none"> R2年3月時点で、乗降客数3,000人/日以上の駅における「バリアフリートイレ」の設置率は、92.1% バリアフリートイレを必要とする人が円滑に利用できる誘導案内の検討
③ 段差のある箇所	<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数5,000人/日以上の駅の段差解消率は、28.9% 大規模な地下駅、県庁所在地の代表駅でも、駅がエレベーター未整備 ホームやコンコース内での、エレベーターへの誘導案内が不足 	<ul style="list-style-type: none"> R2年3月時点で、乗降客数3,000人/日以上の駅の段差解消率は、95.1% 誘導案内設備、段差箇所への注意喚起等は、「バリアフリー整備ガイドライン」に基づき整備が進捗 車椅子使用者の行動に沿った、連続的な誘導案内表示の充実 バリアフリーの増設、経路等に関する事前の案内の実

資料：エコマ財団「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書(平成12年度)」
国土交通省「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(最終とりまとめ)」令和2年11月20日
国土交通省「令和元年度 公共交通移動等円滑化整備等報告書の集計結果概要」

※特記以外、「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書(平成12年度)」において、全国8地方の政令指定都市・中核市等の乗降客数上位の駅、3大都市圏のターミナルおよび乗換駅の計50駅を対象とした調査から把握できた課題を、「2000年当時の課題」として掲載(以下同様)。

²⁾「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(交通バリアフリー法・当時)」が成立した2000(平成12)年当時、文献等で指摘された課題を取りまとめている(以下同様)。

車椅子使用者に特に関係する設備の整備状況の推移をみると、「拡幅改札口」の整備率は、平成13年度末時点でも、平均利用者数5,000人/日以上の駅のうち90.6%と比較的高く、令和2年度末には、同3,000人/日以上の駅のうち97.5%まで上昇した。

「身体障害者対応型券売機」の整備率は、平成13年度末には平均利用者数5,000人/日以上の駅のうち60.9%であったが、令和2年度末には、同3,000人/日以上の駅のうち92.5%と整備が進捗した。

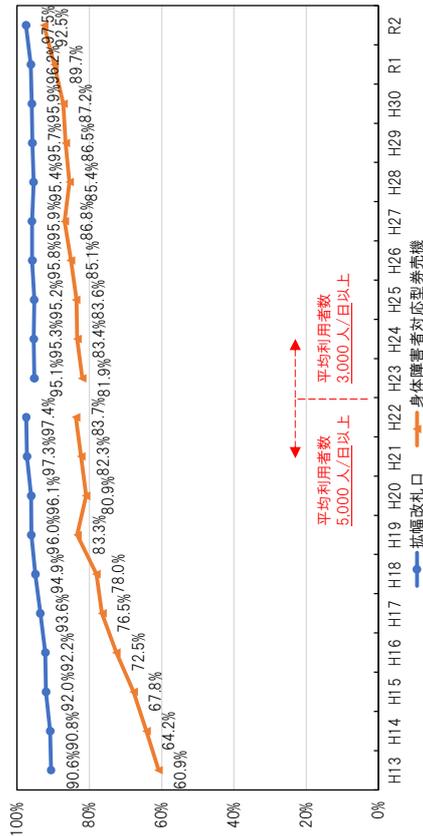


図4 改札口付近の車椅子利用者向け設備の整備率の推移
(拡幅改札口・身体障害者対応型券売機)

※「身体障害者対応型券売機」は、移動等円滑化基準第17条に適合した、高齢者や障害者等の円滑な利用に適した構造の券売機をいう。
「拡幅改札口」は、移動等円滑化基準第19条に適合した、車いすの通過に必要な幅80cm以上の改札口をいう。

資料：国土交通省

段差の解消がなされた駅の割合は、特に平成12年度からの約10年間で大きく上昇し、平成12年度末時点での利用者数5,000人/日以上の駅のうち28.9%から、令和2年度末には、同3,000人/日以上の駅のうち95.1%まで上昇した。

バリアフリートイレの整備率は、平成12年度末時点では利用者数5,000人/日以上の駅のうち0.1%と皆無に近い状況であったが、令和2年度末には、同3,000人/日以上の駅の92.1%と大幅に整備が進捗した。

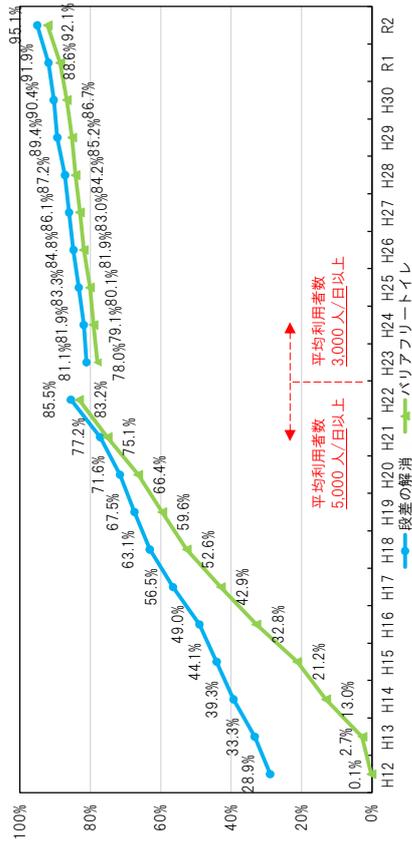


図5 段差の解消がなされた駅の割合・バリアフリートイレの整備率

資料：国土交通省

※「段差の解消がなされた駅の割合」は、エレベーターなどの設備により、乗降場ごとに、高齢者、障害者等の円滑な通行に適する経路を1以上確保している駅を、「段差が解消されている駅」として計上した割合。
「バリアフリートイレの整備率」は、移動等円滑化基準第13条から第15条に適合しているトイレの設置されている駅を、「整備済の駅」として計上した割合。
「バリアフリートイレ」とは、便所の構造を普や点字等で示す設備や、男子用小便器に手すりを設ける等、高齢者や障害者等の円滑な利用に適した構造の便所をいう。

(2) 視覚障害者

視覚障害者が鉄道駅を利用する際に特に課題が生じる箇所と、2000年当時の課題、現在の達成状況、誘導案内設備に関する今後の課題は、以下の通りまとめられる。

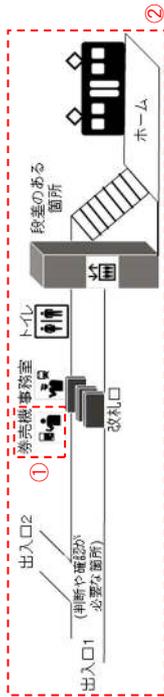


図 6 特に課題が生じる箇所 (視覚障害者)

表 4 特に課題が生じる箇所の改善状況・今後の課題 (視覚障害者)

特に課題が生じる箇所	2000年当時の課題	現状の達成状況	誘導案内設備に関する今後の課題
①券売機	<ul style="list-style-type: none"> タッチパネル式の機種について、テンキーの併設の要望が多く出る 点字シールの貼付位置(ボタン)の上下位置が、駅により不統一 	<ul style="list-style-type: none"> 「バリアフリー」整備ガイドライン」で、券売機の機能等の整備内容が明示、整備が進捗 2001年以降、いわゆる「交通系ICカード」が普及し、券売機の必要性が軽減 	<ul style="list-style-type: none"> タッチパネル式の券売機・ICカードチャージ機が主流となっていることを踏まえた、触覚による案内・操作方法の提供、充実
②構内全般	<ul style="list-style-type: none"> 【視覚障害者誘導用ブロック】 乗降者数5,000人/日以上駅の設置率は、57.2% 大規模な地下駅、県庁所在地の代表駅では、特に分岐部・屈曲部の案内不足や設置方法の不備がみられる 	<ul style="list-style-type: none"> 2020年3月時点で、乗降者数3,000人/日以上駅の設置率は、97.2% 視覚障害者等への駅係員や利用者からの声掛け、見守りを通じたソフト面の対策が浸透(「声掛け・サポート運動」等) 	<ul style="list-style-type: none"> 色彩の統一(原則として黄色) 大規模駅等における、周辺施設との敷設方法や案内方法の統一
	<ul style="list-style-type: none"> 【音声アナウンスによる誘導】 大規模な地下駅、県庁所在地の代表駅に、導入駅はなし 	<ul style="list-style-type: none"> 「バリアフリー」整備ガイドライン」で、場所ごとに設けるべき音声案内が明示、整備が進捗 	<ul style="list-style-type: none"> 暗騒音を含めた、空間的な音環境の整理 必要とする人以外への配慮(うるささを感じないようにするための配慮等)
	<ul style="list-style-type: none"> 【誘導チャイム(盲導鈴)】 地域により設置箇所が統一されていない 	<ul style="list-style-type: none"> 「バリアフリー」整備ガイドライン」で、盲導鈴を設けるべき箇所が明示、整備が進捗 	<ul style="list-style-type: none"> 盲導鈴の鳴動箇所や意味の明確化

資料：エコー財団「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書(平成12年度)」
国土交通省「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標に関する(最終とりまとめ)」令和2年11月20日
国土交通省「令和元年度公共交通移動等円滑化実態等報告書の集計結果概要」

「視覚障害者誘導用ブロック」の整備率の推移をみると、平成12年度末時点では、平均利用者数5,000人/日以上の駅のうちの57.2%であったが、10年後の平成22年度末時点では97.1%まで上昇した。その後も整備が進捗し、令和2年度末の整備率は、平均利用者数3,000人/日以上の駅のうちの97.2%となった。

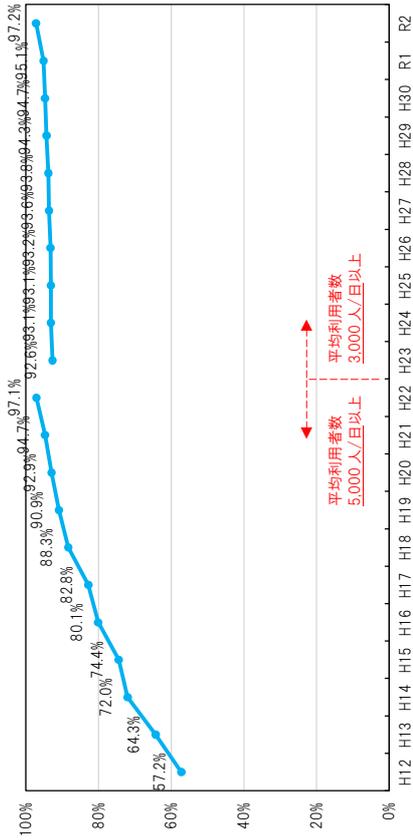


図 7 視覚障害者誘導用ブロックの整備率の推移

資料：国土交通省
※「視覚障害者誘導用ブロックの整備率」とは、公共用通路と車面等の乗降口との間の経路や、便所の出入口との経路等に、駅移動等円滑化基準第9条に適合したブロックが設置されている駅を、「整備済の駅」として計上した割合。

「ホームドア」の整備も順調に進捗しており、令和2年度末時点の整備率は平均利用者数10万人/日以上の駅の66.9%、同1万人/日以上の駅の30.1%であった。

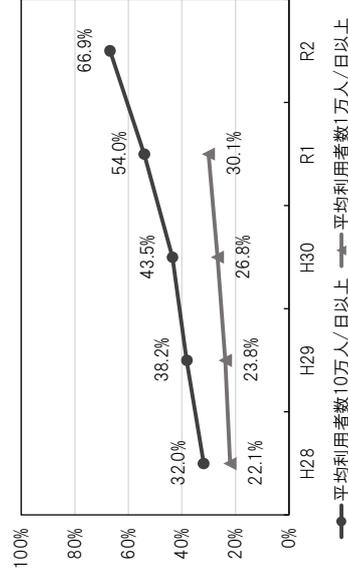


図 8 ホームドアの整備率の推移

資料：国土交通省

※「ホームドア」は可動式ホーム柵を含む。
「整備」とは、当該駅で旅客が乗降するすべてのプラットホームにホームドアが設置された状態のこと。

(3) 聴覚障害者

聴覚障害者が鉄道駅を利用する際に特に課題が生じる箇所と、2000年当時の課題、現在の達成状況、誘導案内設備に関する今後の課題は、以下の通りまとめられる。

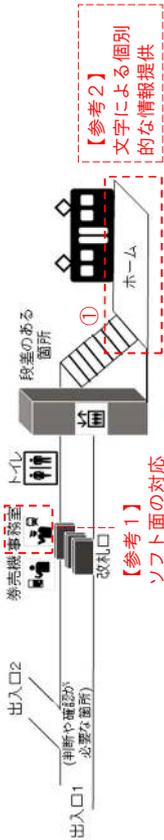


図 9 特に課題が生じる箇所（聴覚障害者）

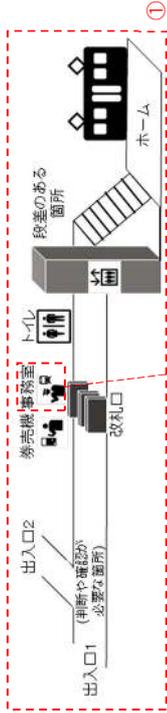
表 5 特に課題が生じる箇所の改善状況・今後の課題（聴覚障害者）

特に課題が生じる箇所	2000年当時の課題	現状の達成状況	誘導案内設備に関する今後の課題
①ホーム	・列車の入線や光や文字で知らせる装置が設置された駅は少ない （列車の入線音が聞こえない、あるいは聞き取りづらく、特に列車到着時の危険性が高い）	・「バリアフリー整備ガイドライン」の中で、「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を備えなければならぬ」と明示	・音声のみで提供されている情報のカバレッジの向上（駅員のアナウンス、電車進入時等の音、各種環境音等）
【参考1】ソフト面の対応	【手話による接遇】 ・調査対象駅の中では、手話による接遇に対応する駅はなし 【筆談による接遇】 ・筆談用の用紙やホワイトボード等の器具を備えている駅は少ない	・事業者によっては、手話を習得した係員や、リモートによる手話通訳に対応した駅がみられる ・JR旅客6社すべてと大手私鉄等では、筆談による接遇に対応している	・ソフト面の対応が受けられる場所への誘導案内の実施 ・ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備（無人駅等）
【参考2】文字による個別の情報提供	【公衆ファックス】 ・整備済の駅は少なく、設置されている駅員に申し出る場合が多い	・インターネットの普及により、リアルタイムの情報提供を個別に行える環境が整備されてきた ・タブレット端末等を用いた案内を取り入れる事業者もみられる	・スマートフォン等を駅構内で使用する際の、当事者の安全性の確保（「歩きスマホ」の防止等）

資料：エコモ財団「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書（平成12年度）」
国土交通省「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）」令和2年11月20日
国土交通省「令和元年度 公共交通移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要」

(4) 知的・精神・発達障害者

知的・精神・発達障害者が鉄道駅を利用する際に特に課題が生じる箇所と、2000年当時の課題、現在の達成状況、誘導案内設備に関する今後の課題は、以下の通りまとめられる。



【参考】ソフト面の対応

図 10 特に課題が生じる箇所（知的・精神・発達障害者）

表 6 特に課題が生じる箇所と課題の達成状況・今後の課題（知的・精神・発達障害者）

特に課題が生じる箇所	2000年当時の課題	現状の達成状況	誘導案内設備に関する今後の課題
①構内全般（誘導案内設備の理解しやすさ等）	【各種案内におけるピクトグラム・矢印等】 ・ほとんどの調査対象駅で、主要な誘導案内設備に図記号が一通り併記されている	・「職業案内用図記号ガイドライン」を2001年に策定	・ピクトグラムの様式、案内方法等の事業者横断的な統一 ・視覚的ノイズの抑制
【参考】ソフト面の対応	・研修や対応マニュアルなどは各事業者とも一通り整っている ・現実の対応面では、不慣れなどの課題が多い	・2006年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」で、高齢者と身体障害者に加え、新たに知的・精神・発達障害者も対象となることが明確化 ・「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」を2018年5月に策定	【再掲】 ・ソフト面の対応が受けられる場所への誘導案内の実施 ・ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備（無人駅等）

資料：エコモ財団「公共交通ターミナルバリアフリー度評価報告書（平成12年度）」
国土交通省「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について（最終とりまとめ）」令和2年11月20日
国土交通省「令和元年度 公共交通移動等円滑化実績等報告書の集計結果概要」

移動等円滑化基準第10～12条に適合した案内設備の設置駅の割合をみると、平成13年度末時点では平均利用者数5,000人/日以上の駅の14.0%であったが、令和2年度末には同3,000人/日以上の駅の80.7%まで上昇した。

前項までに触れた各種設備の整備の進捗と比較すると、案内設備はやや遅れがみられる。

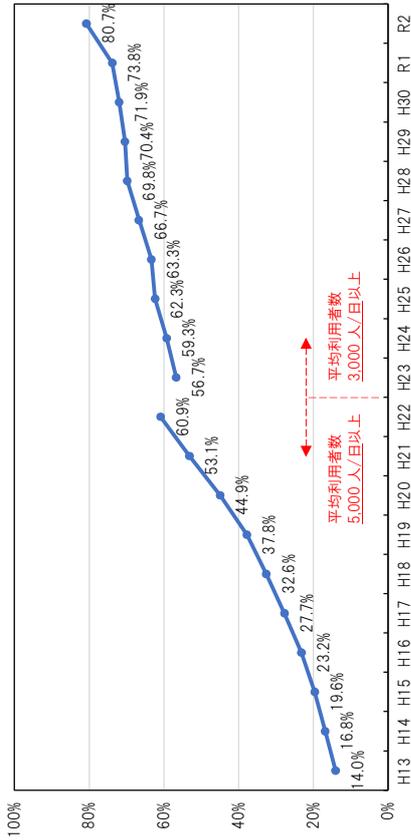


図 11 移動等円滑化基準第10～12条に適合した案内設備の設置駅の割合の推移

資料：国土交通省
※「基準第10条から第12条に適合した案内設備」とは、運行情報を提供する設備や、エレベーターをはじめとした移動円滑化のための主要な設備の案内設備等という。

移動等円滑化基準
(運行情報提供設備)
第10条 車両等の運行(運送を含む。)に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。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。
第11条 エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券販売所(待合所、案内所若しくは休憩設備(移動等円滑化のための主要な設備)という。)又は次条第一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標識を設けなければならない。
2 前項の標識は、日本工業規格Z8121-01に適合するものでなければならない。
第12条 公共用通路に直接通ずる出入口(鉄道駅及び軌道停留場等の案内)
第12条の付近には、移動等円滑化のための主要な設備(第四条第三項前段の規定により昇降機を設けない場合にあっては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。)の設置を表示した案内板その他の設備を備えなければならない。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。

3 鉄道駅の動線において誘導案内設備が果たしている役割

1) 設置されることが望ましい誘導案内設備

「バリアフリー整備ガイドライン」では、鉄道駅の主要な構成部分ごとに、下表に示す設備が設置されていることが望ましいとされている。

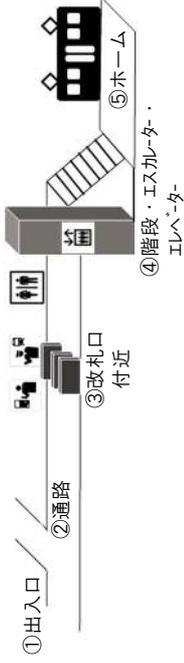


図 12 鉄道駅の主要な構成部分

表 7 望ましい誘導案内設備の例

構成部分	情報提供方法		
	文字・図・ピクトグラム	触覚	音声
①出入口	・エレベーターが設置されている出入口の告知 ・他事業者、他交通モードへの乗継経路の誘導	・公共用通路との連続的な誘導(視覚障害者誘導用ブロック等) ・施設の構造、主要設備の位置の案内(触知案内図等)	・位置の案内
②通路	・連続的な経路の案内(移動距離が長い場合、距離の案内や、繰り返し案内の配置が望ましい) ・動線の分岐点、曲がり角における誘導	・動線の分岐点における点字を用いた案内(触知案内図等)	-
③改札口付近	・車両等の運行情報	・視覚障害者誘導用ブロックで誘導した券売機付近での点字による運賃案内(点字運賃表)	・位置の案内 ・列車等の運行案内
④階段、エスカレーター、エレベーター	・階段等の上り口、下り口における誘導、行先の案内	・階段の手すりにおける行先の案内	・位置、行先の案内 ・エスカレーターの上り下り方向の案内
⑤ホーム	-	・点字による乗降位置の案内 ・内方線付き視覚障害者誘導用ブロック等による転落防止措置	・出口へ通じる階段の位置の案内
構内全般	・移動等円滑化された経路の案内 ・告知しようとする施設等の間近における場所の告知	・手すり等への点字による行先・経路等の案内 【トイレがある場合】 ・男女別のトイレの位置関係の案内	・音声による経路、位置関係等の案内 【トイレがある場合】 ・男女別のトイレの位置の告知

※「-」は、「バリアフリー整備ガイドライン」において、当該部分に関する記述が特になくを示す。

2) 障害種別ごとの課題を踏まえた有効と考えられる誘導案内設備の例

(1) 車椅子使用者

車椅子使用者にとって、駅構内で特に課題が生じる箇所と、課題の解決に有効と考えられる誘導案内設備の内容と具体例を下表に示す。

表 8 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内設備の具体例 (車椅子使用者・1/2)

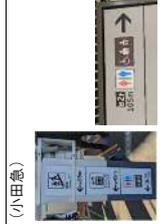
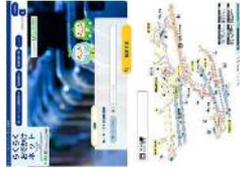
課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内設備	具体例
改札口付近	・車椅子で利用できる券売機や改札機の整備状況 (理地、および事前の案内)	・車椅子で利用できる券売機の告知、誘導	<p>・券売機前まで券質障害者誘導用ブロックが敷設されている</p> <p>・すべての券売機が車椅子使用者に配慮した構造となっている。 (※券売機下の踏み込みの確保、ボタン類の機器下側への配置 等)</p> <p>(東京メトロ)</p> 
トイレ	・バリアフリートイレを必要とする人が円滑に利用できる誘導案内	・車椅子で通過できる改札口の位置の告知、誘導	<p>・吊下げサインや視覚障害者誘導用ブロックにより、幅員の広い改札に誘導</p> <p>(東京メトロ)</p> 
		・バリアフリートイレの位置、方向等	<p>【移動距離を明確にした方向案内】</p> <p>・バリアフリー等の施設・設備の方向だけでなく、距離をなるべく表示し、移動距離を明確化。</p> <p>(り田急)</p> 
		・バリアフリートイレの標識	<p>【大型のピクトグラム】</p> <p>・トイレ自体は利用者を限定していないが、特に車椅子使用者に優先して利用してもらえよう、車椅子のピクトグラムをその他のものよりも大きく表示。</p> <p>(東急)</p> 

表 9 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内設備の具体例 (車椅子使用者・2/2)

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内設備	具体例
構内全般 (段差のある箇所)	・車椅子使用者の行動に沿った、連続的な誘導案内表示の実施	・誘導案内回線の整備	<p>・バリアフリールートの中、エレベーター付近など、車椅子使用者が通るルートに設置されている。</p> <p>(東京メトロ)</p> 
	・エレベーター設置場所の告知、誘導	・エレベーター設置案内の整備	<p>【最寄りのエレベーター設置出入口への誘導】</p> <p>・エレベーターが設置されていない出入口付近に、最寄りのエレベーターが設置されている出入口への誘導案内を掲示。</p> <p>(東急)</p> <p>(仙台市交通局)</p> 
		・エレベーターの案内	<p>【構造が複雑な駅におけるエレベーター設置出入口への誘導】</p> <p>・構造が複雑な駅の地上出入口付近に、エレベーターが設置されている出入口の位置を示す地図を掲示。</p> <p>(Osaka Metro)</p> 
		・エレベーターの案内	<p>・操作盤付近の目立つ場所にホームの案内図があり、ホーム階に到着した後はどうすればよいかを確認できる。</p> <p>(ゆりかもめ)</p> 
	・バリアフリールートの有無、経路等に関する事前の充実	・ウェブサイトに沿った案内の提供	<p>・鉄道駅のバリアフリー対応状況、バリアフリールートを経路図 (複数の事業者が乗り入れる駅など、一部の駅) 等をウェブ上で提供。</p> <p>(エコモ財団「らくらくおでかけネット」)</p> 

(2) 視覚障害者

視覚障害者にとって、駅構内で特に課題が生じる箇所と、課題の解決に有効と考えられる誘導案内設備の内容と具体例を下表に示す。

表 1 0 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内設備の具体例 (視覚障害者・1/2)

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内設備	具体例
券売機	・タッチパネル式の券売機・チャージ機が主流となっており、踏まえた、触覚による案内、操作方法の提供、充実	・券売機(チャージ機)における触覚による案内	【タッチパネル式券売機における物理的なボタンの併設】 ・ボタン(チンキー等)を用いた操作も可能。 ・係員の呼び出しボタンも設置。
構内全般	【視覚障害者誘導用ブロック】 ・色彩の統一(原則として黄色) ・大規模駅等における、周辺施設との敷設方法や案内方法の統一	・視覚障害者誘導用ブロックの敷設(フロックの敷設)および既設されたブロックの改善	【事業者横断的な誘導案内設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの敷設】 ・渋谷駅、大崎駅、難波駅等では、地区内の各種案内表示の様式の統一したほか、周辺ビルや屋外との連続的な誘導も実施。
	【音案内】 ・暗騒音を含めた、空間的な音環境の整理 ・必要とする人以外への配慮(うるささを感しないようにするための配慮 等)	・音声アナウンス(アナウンス内容の工夫)	-
		【同じ場所におけるアナウンスの重複の防止】 ・同時に列車が発車する際、放送が重なると分かりにくく耳障りであるため、同時発車専用放送を実施(仙台市交通局)。	【既存指針への準拠】 ・音色の選定、音量の設定にあたっては、「JIS T 0902」や「バリ」フリー整備ガイドラインに準拠している(西武、東急、名古屋鉄道等)。
		【男性・女性の声の使い分け】 ・エスカレーターの運転方向別に、男性・女性の声を使い分け(仙台市交通局、名古屋市交通局等)。	【同じ場所におけるアナウンスの重複の防止】 ・同時に列車が発車する際、放送が重なると分かりにくく耳障りであるため、同時発車専用放送を実施(仙台市交通局)。
		【駅員への意見聴取】 ・改札口付近に案内が設置されているため、改札口で勤務する駅員の意見を聴取し、耳障りにならないよう音量や文書に配慮(名古屋市交通局)。	【男性・女性の声の使い分け】 ・エスカレーターの運転方向別に、男性・女性の声を使い分け(仙台市交通局、名古屋市交通局等)。

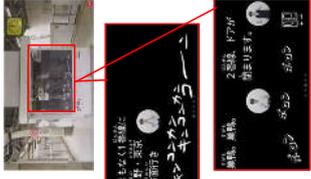
表 1 1 1 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内設備の具体例 (視覚障害者・2/2)

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内設備	具体例
構内全般	【音案内・続き】 ・暗騒音を含めた、空間的な音環境の整理 ・視覚障害者以外への配慮(うるささを感しないようにするための配慮 等)	・音声アナウンス(ハード面の工夫)	【指向性スピーカーの導入】 ・全駅で、必要としている利用者の耳に届きやすいスピーカーを導入(相鉄)。 ・乗り場が騒がしい環境であることから、段差の手前にいる人に確実に音案内を伝えられるよう導入(VCAT)。
			【スピーカーのタイマー制御】 ・住宅地にある駅が多いため、出入口等の音案内は、営業時間外に音が漏れないようタイマー制御を実施(阪神)。
			【リモコンによる音量調整】 ・地上出入口が大きな通りに面し、日中は車の騒音が多く、夜間は静かであることから、騒音対応式を採用(東京都交通局)。
			【構内聴知案内板への誘導】 ・利用者が近づくセンサーが反応し、チャイムと音声で誘導。 ・案内板付近に人がいる時のみ音が流れるようにすることで、周囲の静粛性にも配慮。
		・音導鈴 (ピン・ホーンまたは類する音)	【近接箇所における音導鈴の重複の防止】 ・近接場所での放送が重ならないよう、交互に音声が流れる装置を設置(東京都交通局)。
			【「クリック音」による案内】 ・始発駅の島式ホームで、利用者からみて左右どちらの列車が先に発車するかを知らせる案内。 ・音色はメロディ等ではなく、大きなクリック音で、余分な情報が入りにくい(ストックホルム交通局)。

(3) 聴覚障害者

聴覚障害者にとって、駅構内で特に課題が生じる箇所と、課題の解決に有効と考えられる誘導案内設備の内容と具体例を下表に示す。

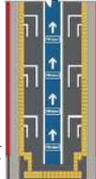
表 1 2 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内設備の具体例（聴覚障害者）

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内設備	具体例	
ホーム	・音声のみで提供されている情報のカバー（駅員のアナウンス、電車進入進出時の音、各種環境音等）	・文字や光による列車の接近の案内	【列車接近表示器・案内表示器】 ・多くの場合、ホームの屋根から吊下げ設置されており、列車が接近した際に文字や光で告知。 ・機種によっては、乗降時のメッセージの表示にも対応。 【ホーム床面に埋め込まれた接近警告灯】 ・ホームフチ部の床面にLED ランプを埋め込み、列車の接近や発車を光により告知。 【環境音や手話を用いた、環境音に関する情報提供】 ・字幕や手話を用いた、環境音に関する情報提供 ・聴覚障害者などが、駅構内の音環境を視覚的に理解できることを目的とした装置。 ・駅のアナウンスや電車の音等の環境音を、大型の画面に文字や手話型の画面に文字や手話の音等の環境音を、大規模の自動アナウンスを字幕と手話で表現するほか、ホームで聞けるあらゆる音をAIで分析し、「オノマトペ（擬音語）」に変換、漫画風の字幕で表示。 【参考1】 ソフト面の対応が受けられる場所への誘導案内の充実 ・ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備（無人駅等）	（列車接近表示器）  図：東邦電機工業(株) （運行案内表示器）  図：JR東日本 （JR 横浜駅）  （JR 東武東上線）  （イメージ） 
【参考2】 文字による個別的情報提供	・スマートフォン等を駅構内で使用する際の、当事者の安全性の確保（「歩きスマホ」の防止等）	（左記についての事例は寄せられなかつたが、今後の課題として検討する必要がある）	-	

(4) 知的・精神・発達障害者

知的・精神・発達障害者にとって、駅構内で特に課題が生じる箇所と、課題の解決に有効と考えられる誘導案内設備の内容と具体例を下表に示す。

表 1 3 課題が生じる箇所と有効と考えられる誘導案内設備（知的・発達・精神障害者）

課題が生じる箇所	課題	有効と考えられる誘導案内設備	具体例
構内全般 （誘導案内設備の理解しやすさ等）	・ピクトグラムの構内案内方法等の事業者横断的な統一 ・視覚的ノイズの抑制	・設備全般の見せ方や案内方法の統一	【掲出場所の明確化・掲出方法の統一】 ・分岐点や階段付近など、判断や確認を行う場所に、基本的に全て吊下げサインで案内を掲出（スタックホルム交通局）。 【サインマニュアルの作成】 ・独自のサインマニュアルを作成し、駅構内などで統一した誘導案内ができるよう工夫。 ・ユニバーサルデザインの実践も考慮（JR 東日本、東京メトロ等）。 （阪神）  （近鉄） 
ソフト面の対応	・ソフト面の対応が受けられる場所への充実 ・ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備（無人駅等）	・色の意味の明確化	【国際規格（ISO 規格）に則った色の意味の統一】 ・緑：安全、赤：禁止、青：指示、黄：注意として、それぞれの床サインの色の意味を明確化（JR 西日本）。 （イメージ）  （一例） 
【参考】 ソフト面の対応	・ソフト面の対応が受けられる場所への充実 ・ソフト面の対応を遠隔地から受けられる手段の整備（無人駅等）	・視覚情報の整理	・駅事務室への誘導案内、または駅事務室等へのインターホンを設置し、人的介助へのアクセスを容易にする。 【再掲】係員の介助を受けられる場所（駅事務室等） （イメージ） 

4 エスカレーター実証実験 当事者ヒアリング 配布資料

事前アンケート票

個別アンケート票 (試験①)

個別アンケート票 (試験②)

個別アンケート票 (試験③)

全体アンケート票

【事前アンケート票】

被検者 No	氏名
--------	----

項目	設問	選択肢等
年齢	年齢を教えてください。()歳	
障害の状況	見え方(視力の程度)について教えてください。	右: () 左: ()
	視力(矯正視力)	①欠損なし ②欠損あり ⇒ (欠損部位) a.中心 b.周辺 c.その他
	視野	
	色覚異常	①なし ②あり
	夜盲/羞明の有無	①ない ②暗いと見えにくい ③明るい見えにくい
身体障害者手帳の等級	①1級 ⑤5級 ②2級 ⑥6級 ③3級 ⑦持っていない ④4級	
見えにくくなった時期を教えてください。	1. 生まれつき 5. 30代 2. 10代未満 6. 40代 3. 10代 7. 50代 4. 20代 8. 60代以上	
聞こえ方(聴力の程度)について教えてください。	1. よく聞こえている 2. 少し聞こえにくい 3. ほとんど聞こえない	

※個人情報保護に留意し、個人が特定されることがないように、お答えいただいた内容は、厳重に管理いたします。

項目	設問	選択肢等
外出の状況	あなたの単独での外出の頻度を教えてください。	1. ほとんど毎日(週4~7回) 2. 週に2~3回 3. 週に1回程度 4. 月に2~3回 5. 年に数回 6. ほとんど外出しない
	外出の際、ガイド(ガイドヘルパー・盲ろう者向け通訳・介助員、家族等による支援)を利用していますか?	1. 常に利用 2. 知らない場所や慣れていない場所に行く時など時々利用 3. 利用していない
誘導用ブロックの利用状況	あなたは単独で外出先を移動する際に誘導用ブロックを頼りにしていますか?	1. 非常に頼りにしている 2. 少し頼りにしている 3. あまり頼りにしていない 4. 全く頼りにしていない
	あなたは単独で移動する際に誘導用ブロックを利用する場合は、どのように利用しているか教えてください。	1. 白杖で誘導用ブロックを確かめながら歩いている 2. 足で誘導用ブロックを確かめながら歩いている 3. 目で誘導用ブロックを見て歩いている 4. その他() 5. 誘導用ブロックは利用していない
エスカレーターの利用状況	あなたがよく利用する(位置関係や構造がよくわかる)駅でのエスカレーターの利用状況を教えてください。	1. 単独で移動する際にもよく利用している 2. 単独で移動する際に時々利用している 3. 単独で移動する際には利用していない(ガイドがいる場合のみ利用) 4. どのような場合でもエスカレーターを利用していない
	あなたが普段利用しない(位置関係や構造がよくわかっていない)駅でのエスカレーターの利用状況を教えてください。	1. 単独で移動する際にもよく利用している 2. 単独で移動する際に時々利用している 3. 単独で移動する際には利用していない(ガイドがいる場合のみ利用) 4. どのような場合でもエスカレーターを利用していない

【個別アンケート票】試験①線状ブロックなし・旅客流動なし

被検者 No	氏名
--------	----

段階	設問	選択肢		
エスカレーターの位置の把握方法	エスカレーターをどうやって見つけましたか?	①場所を覚えていた	②音声案内	③モーター音
		④目で見える情報	⑤乗り口への線状ブロック	⑥前方に行く人の姿勢
		⑦前方に行く人の足音	⑧その他()	
位置の把握	エスカレーターの乗り口の位置を容易に把握することができましたか?	①できた	②なんとかできた	③できなかった
乗る時	エスカレーターの手すりを容易に掴むことができましたか?	①できた	②なんとかできた	③できなかった
	エスカレーターに、躓いたりバランスを崩さず、安全に乗ることができましたか?	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りる時	エスカレーターから、躓いたりバランスを崩さず、安全に降りることができましたか?	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りた直後	エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができましたか?	①できた	②なんとかできた	③できなかった
行き先の把握	エスカレーターから降りた後に、ゴールの線状ブロックを容易に把握することができましたか?	①できた	②なんとかできた	③できなかった
線状ブロックの有効性	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターの位置の把握に役立ちましたか?	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった
	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターに真っ直ぐに乗るのに役立ちましたか?	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった

【個別アンケート票】試験②線状ブロックなし・旅客流動あり

被検者 No		氏名	
-----------	--	----	--

段階	設問	選択肢		
エスカレータの位置の把握方法	エスカレーターをどうやって見つけましたか。	①場所を覚えていた	②音声案内	③モーター音
		④目で見える情報	⑤乗り口への線状ブロック	⑥前方を歩く人の姿
		⑦前方を歩く人の足音	⑧その他（ ）	
位置の把握	エスカレーターの乗り口の位置を容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
乗る時	エスカレーターの手すりを容易に掴むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
	エスカレーターに、躓いたりバランスを崩さず、安全に乗ることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りる時	エスカレーターから、躓いたりバランスを崩さず、安全に降りることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りた直後	エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
行き先の把握	エスカレーターから降りた後に、ゴールの線状ブロックを容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
線状ブロックの有効性	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターの位置の把握に役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった
	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターに真っ直ぐに乗るのに役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった

【個別アンケート票】試験③線状ブロックあり・旅客流動なし

被検者 No		氏名	
-----------	--	----	--

段階	設問	選択肢		
エスカレータの位置の把握方法	エスカレーターをどうやって見つけましたか。	①場所を覚えていた	②音声案内	③モーター音
		④目で見える情報	⑤乗り口への線状ブロック	⑥前方を歩く人の姿
		⑦前方を歩く人の足音	⑧その他（ ）	
位置の把握	エスカレーターの乗り口の位置を容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
乗る時	エスカレーターの手すりを容易に掴むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
	エスカレーターに、躓いたりバランスを崩さず、安全に乗ることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りる時	エスカレーターから、躓いたりバランスを崩さず、安全に降りることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りた直後	エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
行き先の把握	エスカレーターから降りた後に、ゴールの線状ブロックを容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
線状ブロックの有効性	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターの位置の把握に役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった
	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターに真っ直ぐに乗るのに役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった

【全体アンケート票】（1/2）

被検者 No		氏名	
項目	設問文	選択肢	
総合評価	エスカレーター利用の安全性	今回エスカレーターを利用した中で、危険を感じましたか。 【SA】 ある場合はその状況をお答えください。【FA】	(危険の有無) ①ある ②ない ③わからない (危険な状況)
	3パターン試験の比較(利便性)	3つの試験パターンの中で最もエスカレーターに安全に乗れたパターンはどれですか？【SA】 また、その理由は何か？【MA】 (理由)	パターン①(線状ブロックなし・旅客流動なし) パターン②(線状ブロックなし・旅客流動あり) パターン③(線状ブロックあり・旅客流動なし)
	3パターン試験の比較(安全性)	3つの試験パターンの中で最もエスカレーターに安全に乗れたパターンはどれですか？【SA】 また、その理由は何か？【MA】 (理由)	パターン①(線状ブロックなし・旅客流動なし) パターン②(線状ブロックなし・旅客流動あり) パターン③(線状ブロックあり・旅客流動なし)

項目	設問文	選択肢	
乗り口への線状ブロック敷設に対する評価	線状ブロック敷設の是非	乗り口に線状ブロックが敷設された方がよいと思いますか？ 【SA】	①とても思う ②やや思う ③なんともいえない ④あまり思わない ⑤全く思わない
	線状ブロック敷設のメリット	乗り口に線状ブロックを敷設することで、よいと思ったことは何ですか？ 【MA】	①エスカレーターの位置が把握しやすくなる ②降り口への誤進入を防止できる ③エスカレーターに真っ直ぐに乗れることで、安全に乗ることができる ④その他→ ⑤特になし
	線状ブロック敷設のデメリット	乗り口に線状ブロックを敷設することで、困ると思ったことは何ですか？ 【MA】	①階段への誘導等と誤認する ②通路がブロックだらけになり混乱する ③その他→ ④特になし
	階段・エスカレーターへの誘導との判別	階段とエスカレーターが並列しており、それぞれに誘導用ブロックが敷設された場合、階段とエスカレーターを判別するために、どのような誘導案内が必要になると思いますか？ 【FA】	(階段とエスカレーターの判別に必要な誘導案内)

【全体アンケート票】（2/2）

項目	設問文	選択肢
乗り口への線状ブロック敷設に対する評価	誘導用ブロックが増えることの影響	エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設され、誘導用ブロックが増えた場合、どのような問題が起こると思いますか？ 【FA】
駅のプラットフォーム上に、誘導用ブロックが増えることの影響	駅のプラットフォームに、エスカレーターの乗り口への線状ブロックが敷設された場合、何らかの不安がありますか？ある場合、どのような不安ですか？ 【FA】	(不安の有無) ①ある ②ない ③わからない (不安の内容)

項目	設問文	選択肢	
乗り口への線状ブロック敷設に対する評価	旅客流動が多い場所での敷設の効果	実際の駅等人が多く行き交う場所でも、エスカレーターの乗り口への線状ブロックがあれば、エスカレーターの位置が把握できると思いますか？また、その理由をお答えください。 【FA】	(位置把握の可否) ①できる ②できない ③わからない (可否の理由)
	当事者自身による予防	歩き、転倒等に対する予防策(乗る時・降りる時)	エスカレーターに乗り降りする際、躓きや転倒等を予防するために、気を付けていることは何ですか？ 【MA】
他の利用者との接触・衝突の予防策	エスカレーターを利用する際に、他の利用者との接触・衝突を避けるために、気を付けていることは何ですか？ 【MA】	①白杖等でステップや点検蓋の位置を慎重に確認する ②手すりをしっかり掴む ③体全体に力を入れる ④その他→ ⑤特になし	
		①乗り降りの際には、できるだけ立ち止まらないようにする ②前の人と間をあけて乗る ③視覚障害があることが周囲に分かるよう白杖を目立つように持つ ④その他→ ⑤特になし	

5 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに役務の提供に関する基準等の検討会 配布資料

第1回検討会 配布資料

第2回検討会 配布資料
(※資料2～8は非公表)

令和3年度 第1回
公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会

令和3年9月22日(水) 16:00~17:30
Web会議(事務局:合同庁舎3号館3階 総合政策局会議室)

「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の設置について(案)
令和3年9月22日

1. 趣旨

公共交通機関においては、公共交通事業者等が、旅客施設又は車両等を新設・導入等する場合の適合義務を定めた「公共交通移動等円滑化基準」(以下「交通バリアフリー基準」という。)及び、バリアフリー整備のあり方を示した「公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」(以下「ガイドライン」という。)等に基づき、整備することによって、全体のバリアフリー化が進捗してきたところである。交通バリアフリー基準及びガイドラインは、社会情勢の変化や技術向上等に合わせ、内容を原直し、必要に応じて改正を行ってきたところであるが、令和3年度においては、以下の事項に対応した検討を行う必要がある。

① 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等

視覚障害者等に対する誘導案内表示については、有識者、障害者団体、公共交通事業者等が平成28年度から平成29年度にかけて開催した「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」(以下「検討委員会」)においてバリアフリー整備ガイドラインの検討を行ったが、誘導案内表示における適切な書体やサインの大きさ、床サインの用途と表示方法、旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法等について、今後の検討課題とされた。また、普で案内することの必要な情報を、視覚障害者及びその他の障害特性を持つ障害者に対して、どのような情報をもどのように伝えるかという点の検討も必要である。

そのため、今年度、視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等について検討会を開催し、調査・検討を行う。

② 特急車両におけるバリアフリー対策

令和3年3月より、特急車両の車椅子スペースの敷とレイアウト等について検討するため、「特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会」が設置されたところであり、基準及びガイドラインの見直しを含め検討されているところである。

そのため、当該意見交換会の検討結果を踏まえ、交通バリアフリー基準及びガイドラインの見直しを検討する必要がある。

③ 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法

視覚障害者のエスカレーター利用については、上記検討委員会において、技術が開発途上であることや十分に普及していないこと、有効性が確実に証明されていないこと等の理由により、視覚障害者がエスカレーターを利用できるようにするための誘導案内方法について、今後の検討課題とされた。

そのため、今年度、視覚障害者の誘導案内方法として一般的である、視覚障害者誘導用ブロックを用いたエスカレーターへの誘導案内の有効性について、障害当事者の協力のもと、実際の施設を用いた実証試験を実施した上で、試験結果の分析を行う。

1. 開会

2. 議事

- (1) 「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の設置について
- (2) 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等について
- (3) 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法について
- (4) 特急車両におけるバリアフリー対策について
- (5) その他

3. 閉会

資料 1. 「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の設置について(案)

資料 2. 構成員名簿(案)

資料 3. 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等に関する検討の方向性について

資料 4. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WGの報告

資料 5. 特急車両における新たなバリアフリー対策の検討状況について

参考資料 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験の結果

2. 検討会の設置

公共交通機関等の移動等円滑化に向けて、基準、ガイドラインへの反映に必要な事項を検討するため、「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」を設置する。検討事項等は次のとおり。

- (1) 検討事項
 - ① 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等
 - ② 特急車両におけるバリアフリー対策
 - ③ 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法
- (2) 検討方法、スケジュール
 - ① 検討会を下記のとおり開催し、基準及びガイドラインの改正案等について検討する。
 - ・ 第1回検討会 令和3年9月22日（水）
 - ・ 第2回検討会 令和4年1月頃

3. 構成員等

検討会は、学識経験者、障害者団体、交通事業者団体等、行政機関等の実務者により構成する。
事務局は、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課、（株）サンビーム

令和3年度 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会
構成員名簿（案）

（敬称略・順不同）

【有識者】

秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授
中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
稲垣 具志	中央大学 研究開発機構 准教授
松田 雄二	東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻 准教授
高橋 良至	東洋大学 ライフデザイン学部 教授
渡辺 哲也	新潟大学 工学部 教授
川内 美彦	東洋大学 人間科学総合研究所 客員研究員
石塚 裕子	大阪大学大学院 人間科学研究科 講師
大野 央人	公益財団法人鉄道総合技術研究所 主任研究員
関 喜一	国立研究開発法人産業技術総合研究所 上級主任研究員
関川 潤	国立障害者リハビリテーションセンター 研究所 福祉機器開発部 福祉機器開発室長
堀口 寿広	国立研究開発法人国立精神・神経医療研究センター 精神保健研究所 公共精神健康医療研究部 保健福祉連携研究室 室長
武者 圭	武者研究所 サウンドスケープデザイン
原 利明	鹿島建設株式会社 建築設計本部 品質技術管理統括グループ 環境・性能グループ チーフアーキテクト
吉田 哲朗	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 理事・バリアフリー推進部長

【障害者団体等】

藤平 淳一	一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
小西 慶一	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 理事、副会長
三宅 隆	社会福祉法人日本視覚障害者団体連合会 理事、組織部長
小林 光雄	公益社団法人全国背負損傷者連合会 副代表理事
佐藤 聡	特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長
小幡 恭弘	公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長
小出 隆司	一般社団法人全国手をつなぐ育成会連合会 副会長
市川 宏伸	一般社団法人日本発達障害ネットワーク 代表理事
長井 浩康	社会福祉法人全国重症心身障害児（者）を守る会 理事
平野 祐子	主婦連合会 副会長 兼 社会部 部長
松田 妙子	特定非営利活動法人子育てひろば全国連絡協議会 理事 特定非営利活動法人せたがや子育てネット代表理事

【公共交通事業者】

榎尾 武士	東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 サービス品質改革部 次長
菊地 隆寛	東日本旅客鉄道株式会社 運輸車両部 車両技術センター 次長
山口 英孝	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当部長

宮川 信太郎
水田 雅博
西尾 佳章
大熊 昭比古
青木 邦比古
稲田 浩二
田中 宏
熊谷 敦夫
川村 泰利
浅沼 卓
小谷野 喜二
古川 裕和
高柴 和積

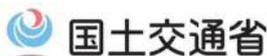
東海旅客鉄道株式会社 営業本部 次長
西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 駅業務部 部長
一般社団法人日本民営鉄道協会 運輸調整部長
一般社団法人日本地下鉄協会 業務部長
一般社団法人公共交通事業協会 業務理事
公益社団法人日本バス協会 常務理事
公益社団法人日本バス協会 技術安全部長
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等 統括
一般社団法人全国福祉輸送サービス協会 副会長
一般社団法人日本港湾協会 常務理事
公益社団法人日本港湾協会 専務理事
定期航空協会 事務局次長
一般社団法人全国空港ビル事業者協会 常務理事

【国土交通省】

山口 博史
岸谷 克己
阿部 雄介
三林 直慶
小林 基樹
植村 忠之
奥田 健
内海 雄介
黒須 卓
真鍋 英樹

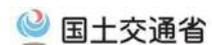
鉄道局 総務課 鉄道サービス政策室長
鉄道局 技術企画課長
自動車局 総務課 企画室長
自動車局 旅客課 バス事業活性化調整官
海事局 内航課長
海事局 安全政策課 船舶安全基準室長
港湾局 技術企画課 技術監理室長
航空局 航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課長
航空局 航空ネットワーク部 航空事業課長
総合政策局 バリアフリー政策課長

視覚障害者等に対する適切な誘導案内 表示方法等に関する検討の方向性について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

検討の趣旨



背景と課題

- 視覚障害者等に対する誘導案内表示については、有識者、障害者団体、公共交通事業者等が平成28年度から平成29年度にかけて開催した「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」においてバリアフリー整備ガイドラインの検討を行ったが、床サインの用途と表示方法、旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法等について、今後の検討課題とされた。
- また、検討委員会での議論の中では、そのほかに、音案内の提供方法（どのような情報をどのように伝えるか）、バリアフリーの観点から新たな情報システム等についても、課題として挙げられてきたところである。
- そのため、これらの課題を踏まえ、視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等について調査・検討を行うものである。

検討課題

- 視覚障害者等に対する誘導案内表示方法等に関する検討課題として、以下の4項目を想定している。

- ① 駅等の床サインの用途と表示方法
- ② バリアフリールートを表示方法
(旅客施設の出入口から先の連続的な誘導案内表示方法)
- ③ 移動支援用の音案内の提供方法
(視覚障害者及びその他の障害特性を持つ障害者に対して、音で案内することの必要な、どのような情報を、どのように伝えるか)
- ④ 視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システム

目的

- 鉄軌道駅に限らず、床サインの導入は進められているが、表示方法は統一されていない。そのため、良好な事例がある一方、あまり適切ではないと思われる事例もみられる。
- バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）では、「第2部 旅客施設共通ガイドライン」でサインシステム全般について掲載し、「第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン」の「鉄軌道駅のプラットホーム」では、「乗降位置表示」の項目で、プラットホーム床面等における車椅子スペースに近接する乗降口位置の表示等について記載するとともに、プラットホーム床面におけるサインについていくつか事例を示している状況である。
- 床サインは、現状では表示方法に関する基準の作成は困難である。そのため、視覚障害者だけではなく、高齢者などほかの人もさらに見やすくなるように、床サインを導入する際に参考となるように、導入の際の留意事項（もし床サインを整備する場合には、このようにするとよい）をガイドラインに追加するための資料を作成することを目的とする。
- 令和3年度は、その目的に向けて床サインがどのような用途で、どのように表示されているか、事例を整理する。

作業内容（令和3年度）

①床サインに係る課題、作業内容の確認（第1回基準等検討委員会）

（以下、作業内容例）

②検討委員会の委員の皆様から、視覚障害者だけではなく、高齢者などほかの人もさらに見やすくなるようなことに留意して床サインの事例写真等を提供していただく。

③事例について、用途や表示方法等の観点から整理する。

2

（参考事例）ロービジョンの方に配慮した床サインの事例

■エスカレーターでは、上り・下りの案内が吊下表示、柱表示のほか、床面表示でも示されている。



床面サインにより方向を案内している（京急蒲田駅）



少しの工夫により方向を案内している（みなとみらい線 新高島駅）

■エスカレーターの進行方向を示す床面サインはコントラストの強い表示であれば認識しやすい。



コントラストの強い床面サイン（りんかい線 大井町駅）

資料：平成24年度 弱視者の安全性・利便性に関する調査研究 報告書（国土交通省 総合政策局、平成25年3月）に、吹き出しを追加

3

目的

- 平成28年度から平成29年度にかけて開催した基準等検討委員会での検討を踏まえてバリアフリー整備ガイドラインが改訂され、「公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの（移動等円滑化された経路）を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。」とされた。
- その際、バリアフリールートの整備とあわせて、駅等、駅等の出入口、他事業者・他交通モード間のバリアフリールートの表示方法（バリアフリールートを利用者にどの様に表示するか）が今後検討すべき主な課題として挙げられている。
- 以上の背景を踏まえ、バリアフリールートを利用しやすくするために、バリアフリールートの表示方法についてガイドラインに追加するための資料を作成することを目的とする。
- 令和3年度は、バリアフリールートの表示方法について検討する前提として、バリアフリールートが利用者に分かりにくくなる場面を把握し、分かりやすいルートと、分かりにくいルートの要因等を整理する。

作業内容（令和3年度）

①バリアフリールートの表示方法に係る課題、作業内容の確認（第1回基準等検討委員会）

（以下、作業内容例）



②バリアフリールートが利用者に分かりにくくなる場面を調査。
（作業方法の詳細は今後検討。必要な場合には実験の実施。）



③②の結果を整理・分析する。

4

目的

- 視覚障害者等に対する誘導案内方法として、音案内（音声及び非音声案内）の使用がバリアフリー整備ガイドラインでも示されている。同整備ガイドライン旅客施設編の14ページでは、「実際の音案内は、施設の構造、音質、騒音など周辺環境の影響によって、必要な時に聞こえない、聞こえてもわかりにくい、うるさく感じられる等の問題が生じており、十分にその機能が発揮されていない状況が見受けられる。」と書かれ、このため133ページに参考として、「移動支援用音案内（非音声及び音声案内）に関する計画の考え方」が記載されている。
- しかし、音案内が求められる周辺の環境は、場所や時間帯等により状況が異なるため、音案内の提供にはまだ様々な課題が残されている状況である。
- 以上の背景を踏まえ、さらに効果的な音案内の提供に資するため、音案内の改善についてガイドラインに追加するための資料を作成することを目的とする。
- 令和3年度は、具体的な問題と対策を整理することを目的として、音案内について視覚障害者が困った経験のある場所を挙げてもらい、そこに対する対策を検討する。

作業内容（令和3年度）

①音案内に係る課題、作業内容の確認（第1回基準等検討委員会）

（以下、作業内容例）



②視覚障害者団体を通じて、音案内について視覚障害者が困った経験のある場所についてアンケート調査等を実施。



③②で挙げられた場所（問題）に対する対策を検討する。

5

目的

- 視覚障害者等の誘導案内に関わるICTの利用については、平成28年度及び29年度に設置された基準等検討委員会の報告書において、移動等円滑化基準・ガイドラインの今後検討すべき主な課題の3項目目に「情報バリアフリーについて」という項目が挙げられている。この課題としては、Webやアプリを作成する際のアクセシビリティへの配慮、ヒアリンググループに関する事項が挙げられているが、基準等検討委員会では、ほかにもICTに関する様々な意見が挙げられている。
- そのため、ICTに関する技術の進展等を踏まえ、視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システムについて、必要に応じてその状況等を把握する。

作業内容（令和3年度）

①視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システムに係る課題、作業内容の確認（第1回基準等検討委員会）

（以下、作業内容例）



②検討委員会の委員の皆様から、視覚障害者等の誘導案内に関わる新たな情報システムについて、事例等の情報を提供していただく。



③提供していただいた事例等の情報について、検討会で共有する。

6

資料 4

視覚障害者のエスカレーター利用のための 誘導案内方法検討WGの報告

■第1回視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WG（令和2年10月8日）

- 令和2年度において検討・調査すべき内容（案）
 - ①エスカレーターの誘導案内に関する視覚障害者へのヒアリング調査
 - ②誘導用ブロックによる誘導案内に対する事業者の問題意識等の調査
 - ③対象とするエスカレーター及び誘導用ブロック敷設方法（案）等の整理

◇視覚障害者に対するアンケート・公共交通事業者等に対するアンケートの実施

■第2回視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WG（令和3年3月8日）

※書面開催

- 視覚障害者に対するアンケート結果：調査概要および調査結果（速報版）
- 公共交通事業者等に対するアンケート結果：調査概要および調査結果（速報版）
- 実証試験方法の検討について：実証試験方法の検討について（案）

◇WG構成員に対する「視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験（案）」に対する意見照会（令和3年5月21日）

◇エスカレーターの誘導案内方法に関する実証試験の実施（令和3年6月25日）

■第3回視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WG（令和3年7月20日）

- エスカレーターの誘導案内方法に関する実証試験結果（速報）

2. 視覚障害者に対するアンケート結果（概要）①

■調査方法（調査対象・期間・方法）

- ・調査対象：障害当事者団体等を介して回答に協力を得られた視覚障害者417名
- ・期間：令和3年1月18日～2月12日

■調査内容

- 回答者の属性
 - ・年齢、居住地・活動地域、日常的に使用している交通機関、職業、障害の状況
- 外出の状況
 - ・ガイド・盲導犬・白杖の利用状況、誘導用ブロックの活用状況、外出頻度、歩行訓練の経験
- 駅および駅のエスカレーターの利用状況
 - ・利用時間帯・頻度、慣れている駅および慣れていない駅でのエスカレーターの利用状況、エスカレーターの位置の把握、エスカレーターを利用する理由もしくは利用しない理由、手すりの利用状況
- 駅のエスカレーターの音声案内の利用状況と課題
 - ・音声案内で聞いたことのある情報、音声案内で頼りにしているもの、音声案内において課題だと感じる点
- 駅のエスカレーター利用時の危険性・不安
 - ・エスカレーターを利用して危険だと感じた経験、エスカレーターの利用による怪我や事故の経験、エスカレーターの利用にあたって感じる不安
- 駅のエスカレーターの利便性・安全性向上に対する意見
 - ・エスカレーターでの誤進入の防止として有効だと思う対策、誘導用ブロックの敷設の方法に対する意見

■調査結果まとめ

○視覚障害者のエスカレーターの利用実態

- ・よく利用する駅で8割、普段利用しない駅でも半数以上が、単独でエスカレーターを利用
- ・乗り口の把握方法は、「位置の記憶」、「音声案内・人の気配や流れ」が多い。「階段などに続く誘導用ブロック」を頼りに見つけている人も4割程度。（図1）
- ・音声案内は重要だが「上り・下りの区別がつかない」、「位置を知らせるものがない」、周囲の他の音と混ざり「聞き取りにくい」といった課題もある。（図2）

○視覚障害者のエスカレーター利用時の危険や不安

- ・「反対方向のエスカレーターへの誤進入」、「時間帯により進行方向が変わるエスカレーターへの誤進入」、「降り口に滞留している人に接触してしまう」が多い（図3）が、病院に行くような怪我に至ることは少ない。
- ・「エスカレーターを歩く歩行者」や「エスカレーターを探ること」に、不安を感じている人が多く、利用者のルール遵守の徹底や安全な誘導等が課題。（図4）

○視覚障害者のエスカレーターの誤進入防止や誘導の方法

- ・誤進入を防ぐための有効な対策として、方向・行先を知らせる「音声案内」が最も多い。「誤進入時の警告」、「乗り口への誘導用ブロックの敷設」もあげられている。（図5）
- ・音声案内の改善や誘導用ブロックの敷設を組み合わせることで誘導することが重要。
- ・誘導用ブロックの敷設は、乗り口のみ敷設するニーズが最も高い。降り口からの敷設を求めるニーズはさほど高くない。

3

図1.単独で移動する際のエスカレーターの乗り口の把握方法（よく利用する駅）

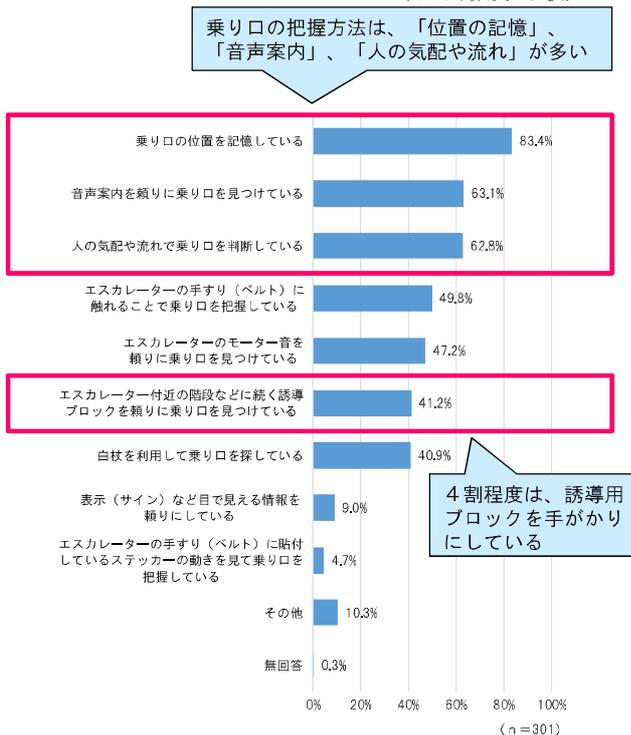
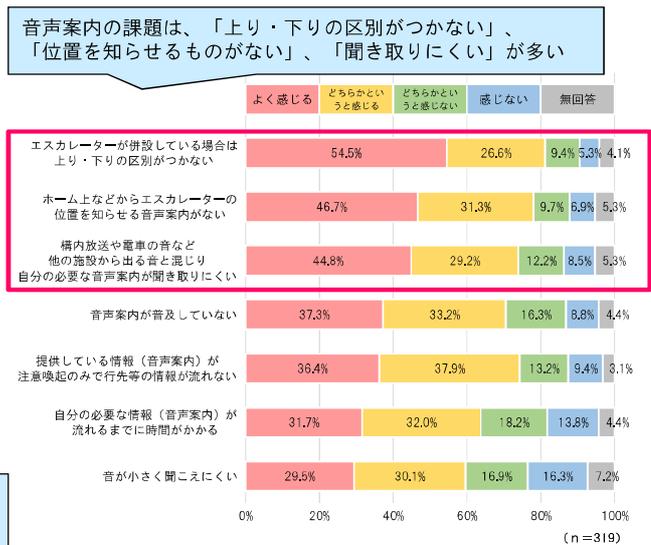


図2.エスカレーターの音声案内についての課題



4

2. 視覚障害者に対するアンケート結果（概要）④

図3.単独でエスカレーターを利用した際の危険

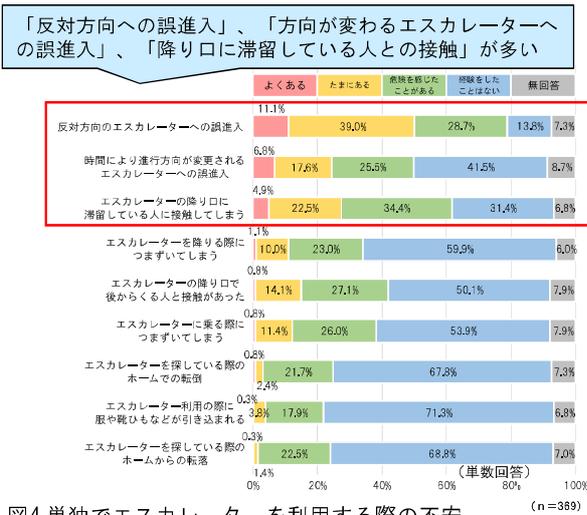


図5.単独でのエスカレーター利用で誤進入を防ぐために有効な対策

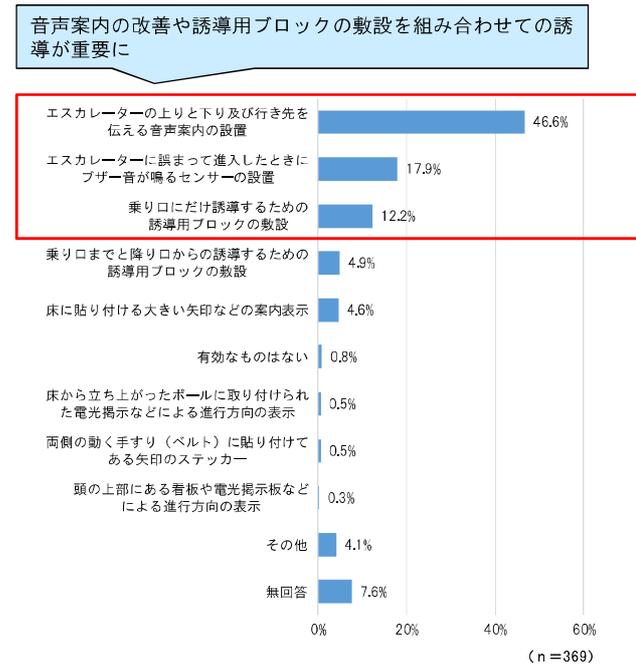
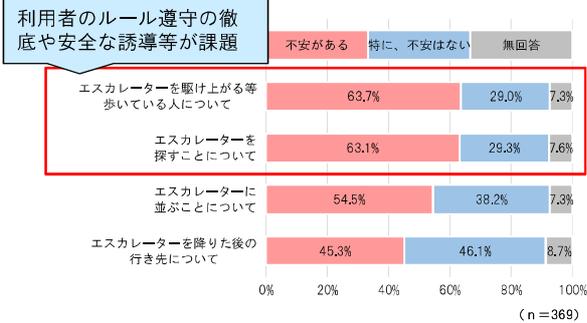


図4.単独でエスカレーターを利用する際の不安



3. 公共交通事業者等に対するアンケート結果（概要）①

■調査方法（調査対象・期間）

- ・調査対象：エスカレーターWGオブザーバーの公共交通事業者4社
- ・期 間：令和3年2月8日～2月19日

■調査内容

○基本情報

- ・エスカレーターの設置台数、エレベーターがなくエスカレーターがある駅の有無、安全対策の取組キャンペーンへの参加の有無

○視覚障害者の配慮（設備+運用・ソフト面）

- ・エスカレーターの一連の動作の中での配慮の有無、その他特別な場合の配慮の有無

○音声案内の設備状況

- ・①～④の有無や工夫している点（①エスカレーターの位置を知らせる音声案内、②誤進入を防ぐための音声案内の有無、③エスカレーターの端部を知らせる音声案内、④エスカレーターを降りた後、行き先などを伝える音声案内）
- ・視覚障害者に対する音声による誘導もしくは案内についての見解

○誘導用ブロック敷設の考え方

- ・エレベーターがなくエスカレーターがある駅でのエスカレーターへの誘導方法、エスカレーターへの誘導の必要性に対する意見、エスカレーターへの誘導について危険を感じる場面、安全性とニーズの両立のための方法

■アンケート結果（概要）

○視覚障害者に対する配慮（表.1）

- ・「安全対策の取組・キャンペーンへの参加」は、全社が実施
- ・エスカレーターの一連の動作の中での配慮として、「誤進入を防ぐ」、「エスカレーターに乗っている際の安全性確保」は、全社が実施
- ・その他特別な場合の配慮として、「途中でフラットになるエスカレーターがある場合」、「エスカレーターの点検中であることを知らせる」は3社が実施

○音声案内の整備状況（表.2）

- ・エスカレーターの位置を知らせる音声案内、誤進入を防ぐための音声案内は全社で整備

○誘導用ブロック敷設の考え方

①エレベーターがなくエスカレーターがある駅でのエスカレーターへの誘導方法

- ・乗り口等へ誘導するブロックの敷設は行われていない。

②エスカレーターへの誘導の必要性に対する意見

- ・「利用者からのニーズを踏まえ、必要性や検討の可能性はある」と2社が回答。（敷設方法確立の必要性、安全面・運用面での課題も指摘。）
- ・「誘導によるリスク増大への懸念や慎重な検討が必要」との指摘。

③エスカレーターへの誘導について危険を感じる場面

- ・「単独での転倒等」、「乗り口・降り口における滞留時や乗車中の他の利用者との接触」、「階段とエスカレーターや複数のエスカレーターが併設された場合の誤進入」。

④安全性とニーズの両立のための方法

- ・安全な誘導方法の確立に加え、他の利用者への周知、利用方法の徹底等が必要。
- ・事故発生時の責任区分の明確化が必要。

7

表.1 視覚障害者に対する配慮

設問項目		A社	B社	C社	D社
エスカレーターの一連の動作の中での配慮	①エスカレーターの位置を知らせる配慮の有無	有	無	有	有
	②誤進入を防ぐための配慮の有無	有	有	有	有
	③エスカレーターに乗っている際の安全性を確保する配慮の有無	有	有	有	有
	④安全にエスカレーターから降りるための配慮の有無（滞留時の配慮）	有	無	無	有
	⑤降りた後の行き先を伝える配慮の有無	無	有	無	無
その他特別な場合の配慮	⑥途中でフラットになるエスカレーターなどがある場合の配慮の有無	有	有	無	有
	⑦時間帯によって速度が変わるエスカレーターにおける配慮	有	無	有	無
	⑧速度が異なるエスカレーターが併設している場合の配慮	有	無	有	無
	⑨エスカレーター点検時に点検中であることを知らせる配慮の有無	有	有	無	有

表.2 音声案内の整備状況

設問項目	A社	B社	C社	D社
①エスカレーターの位置を知らせる音声案内の有無	有	有	有	有
②誤進入を防ぐための音声案内の有無	有	有	有	有
③エスカレーターの端部を知らせる音声案内の有無	無	有	無	有
④エスカレーターを降りた後、行き先などを伝える音声案内の有無	無	有	無	無

■実証試験概要

- ・日 時：令和3年6月25日（金）
- ・場 所：東京メトロ総合研修訓練センター（模擬駅ホーム）
- ・参加者：視覚障害を有する実験参加者18名
- ・試験方向：「旅客流動」の有無、「ブロック設置」の有無を考慮した3パターンで、実際にエスカレーターを単独乗降
- ・検証方法：乗降の挙動撮影・実験参加者へのヒアリング（評価・課題等）

	旅客流動	線状ブロック (乗り口のみ)
試験①	×	×
試験②	○	×
試験③	×	○

■検証項目

○検証項目1：視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性・利便性の検証

- ・視覚障害者が単独で、一般的な構造のエスカレーターを利用する際に、視覚障害者の特性に基づく要因により、どのような問題が発生するか？【エスカレーター利用の問題】
- ・視覚障害者自身による躓き・転倒等の予防がどの程度可能か？【視覚障害者自身による予防策】

○検証項目2：エスカレーターの乗り口のみ線状ブロックを敷設した際の安全性・利便性の検証

- ・エスカレーター乗り口のみへの線状ブロックの敷設の有無で、エスカレーターを利用する際の安全性※1・利便性※2に違いが発生するか？【線状ブロック敷設の効果】

※1 安全性：エスカレーターの乗り口に正対して、進入することによるつまずき・転倒の防止

※2 利便性：エスカレーターの位置の把握が容易になることによる、迷いの防止や到達時間の短縮

9

■実証試験結果のまとめ（その1）

○エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設した効果

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）ではエスカレーターの位置を把握できなかった実験参加者も、パターン③（線状ブロックあり）では全員がエスカレーターの位置を把握できた。このことから、（音声案内とあわせて）エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは、エスカレーターの位置の把握に役立つことがうかがえる。
- ・実験参加者のほぼ全員が、線状ブロックがエスカレーターの位置の把握や真つすぐに乗ることに役立ったと回答している。
- ・以上のことから、エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは、利便性と安全性を高めることに役立っていることがうかがえる。

○視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性

- ・すべての試験パターンで、実験参加者がエスカレーターを利用する際に躓きやバランスを崩すことはなかった。
- ・日頃から、エスカレーターを利用する際に躓きや転倒の防止、ほかの利用者との接触・衝突の防止に気を付けていることも、アンケートの結果から確認された。

○その他

- ・誘導用ブロックの敷設に関わり、階段との誤認の不安、旅客流動が多い場所での判別などに対する不安等の意見も挙げられている。

パターン①：線状ブロック「なし」・旅客流動「なし」、パターン②：線状ブロック「なし」・旅客流動「あり」、パターン③：線状ブロック「あり」・旅客流動「なし」

10

■実証試験結果のまとめ（その2）

○エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設した効果

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）では、50代・60代以上の高齢の実験参加者、普段から誘導用ブロックを非常に頼りにしている実験参加者、誘導用ブロックを白杖と足裏で確認する実験参加者は、エスカレーターの把握が難しい傾向。
しかし、パターン③（線状ブロックあり）では、全員がエスカレータの位置を把握。
- ・こうした実験参加者は、誘導用ブロックの敷設についてメリットを感じているため、敷設を強く希望している。
一方で、プラットホーム上での敷設や旅客流動が多い場所での判別には、より不安を感じる傾向がある。
- ・盲ろうの実験参加者に関しては、音声案内に頼れないため触覚が重要な判断材料であり、さらにロービジョンであれば視覚からの情報を特に頼りにしている。



○実験参加者の特性に基づいた考察

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）でエスカレーターを把握できなかった実験参加者の歩行能力や空間認識能力の不足を、誘導用ブロックが補っていると考えられる。
- ・しかし、プラットホーム上や旅客流動が多い場所における誘導用ブロックの敷設については課題が残る。視覚障害者の特性に合わせた、さらなる取組みが必要。

パターン①：線状ブロック「なし」・旅客流動「なし」、パターン②：線状ブロック「なし」・旅客流動「あり」、パターン③：線状ブロック「あり」・旅客流動「なし」

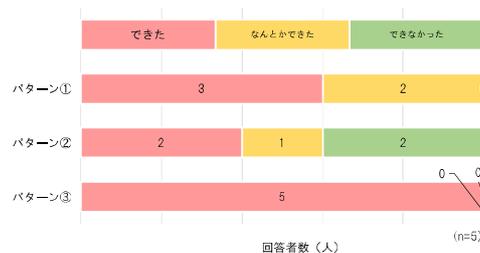
■（参考）実験参加者アンケート結果（一部抜粋）

図6.エスカレーターの乗り口の位置の把握（全体）



パターン③で、全員が乗り口の位置を把握可能に

図7.エスカレーターの乗り口の位置の把握（60代以上）



高齢の実験参加者でパターン①、②で乗り口の位置を把握できなかった人も、パターン③で全員が把握可能に

図8.エスカレーターの乗り口の位置の把握（単独移動の際に誘導用ブロックを非常に頼りにしている）



単独移動の際に誘導用ブロックを非常に頼りにしている人は乗り口の位置把握が難しい傾向だが、パターン③で全員把握

図9.エスカレーターの乗り口の位置の把握（誘導用ブロックの確認方法に視覚を使わない）

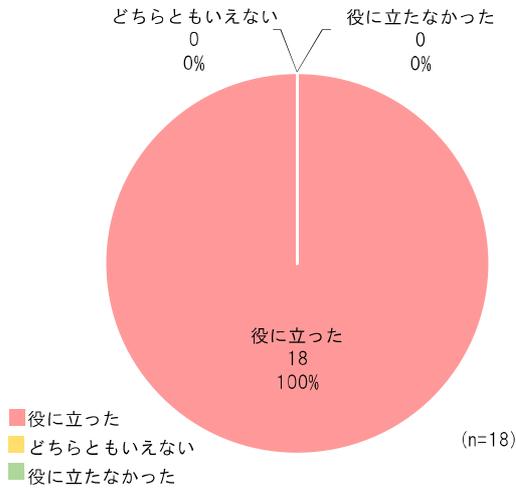


誘導用ブロックの確認方法に視覚を使わない実験参加者はパターン①と②での位置把握が難しい。パターン③では全員把握

パターン①：線状ブロック「なし」・旅客流動「なし」、パターン②：線状ブロック「なし」・旅客流動「あり」、パターン③：線状ブロック「あり」・旅客流動「なし」

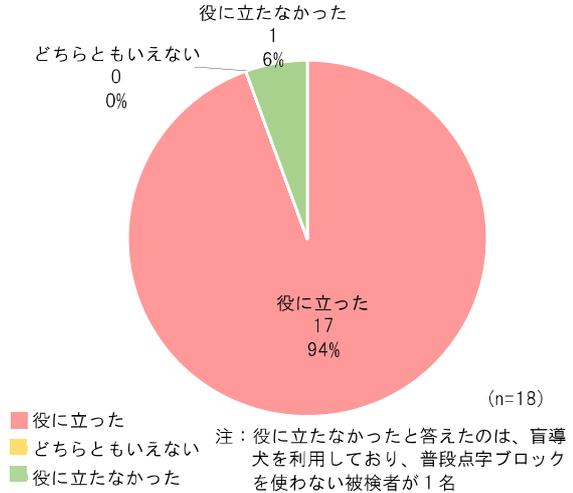
■（参考）実験参加者アンケート結果（一部抜粋）

図10.線状ブロックの有効性：エスカレーターの位置の把握



全員が、乗り口への線状ブロックの敷設はエスカレーターの位置の把握に役立ったと回答

図11.線状ブロックの有効性：エスカレーターに真っすぐ乗る



盲導犬の利用者を除く全員が、真っすぐ乗るのに役立ったと回答

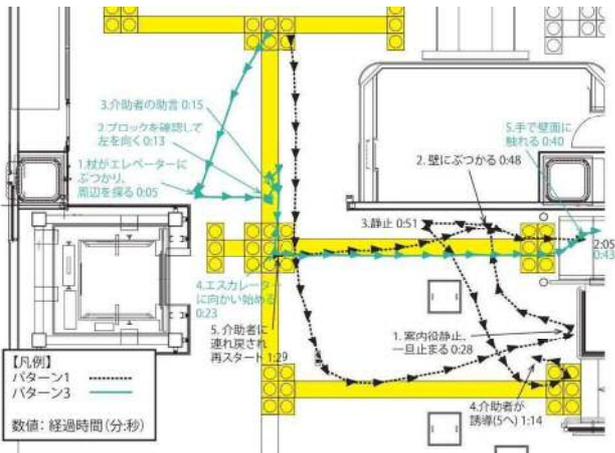
■（参考）実験参加者の挙動例：実験参加者A

■実験参加者の特性

- ・50代・女性・全盲・耳はよく聞こえている
- ・慣れていない場所等に行く時はガイドを利用
- ・単独で移動する際は線状ブロックを頼りに白杖や足で確認
- ・エスカレーターは普段から利用

- ・パターン①（線状ブロックなし）ではエスカレーターの位置を把握できず、介助者の支援が必要
- ・パターン③（線状ブロックあり）ではエスカレーターの位置を把握

■実験参加者の歩行軌跡



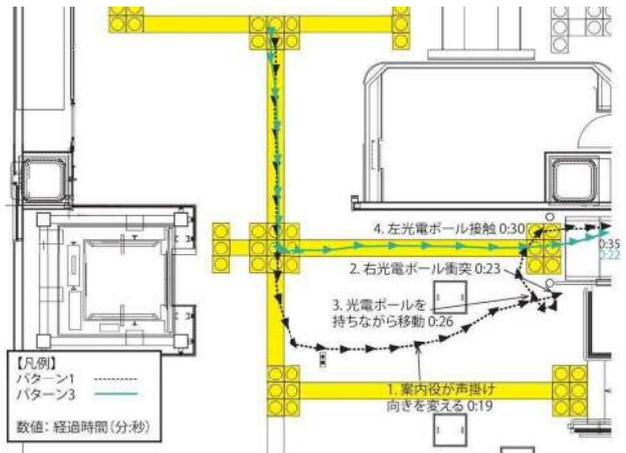
■（参考）実験参加者の挙動例：実験参加者B

■実験参加者の特性

- ・60代・男性・ロービジョン・耳はよく聞こえている
- ・慣れていない場所等に行く時はガイドを利用
- ・単独で移動する際は線状ブロックを頼りに白杖や足で確認
- ・普段利用しない駅では、エスカレーターは利用しない

- ・パターン①（線状ブロックなし）ではエスカレーターの位置を把握できず、光電ボール等に接触
- ・パターン③（線状ブロックあり）ではエスカレーターの位置を把握

■実験参加者の歩行軌跡



※実験参加者の挙動例として、線状ブロックの敷設が特に有効だった例を掲載。

■視覚障害者の実態と意向

- ・視覚障害者は、普段利用する駅では8割の方が単独でエスカレーターを利用しているが、誤進入、エスカレーターを歩く人や降り口での接触などに不安を感じている方も多い。
- ・音声案内は重要だと感じている方が多いが、上下の区別、聞き取りにくいなどの課題も感じている。
- ・誘導用ブロックは、乗り口のみには敷設するニーズが最も高い。

■交通事業者の取組と意向

- ・エスカレーターの位置を知らせる音声案内などにより、誤進入や安全性確保のための配慮がなされている。
- ・現在、エスカレーター乗り口への誘導用ブロックは敷設されていないが、敷設にあたっては、敷設方法、安全面・運用面の課題から、慎重な検討が必要と考えている。
- ・安全性と利用者ニーズを両立するためには、安全な誘導方法の確立に加え、他の利用者への周知、利用方法の徹底、事故発生時の責任区分の明確化が必要と考えている。

■実証試験結果

○エスカレーターを利用する際の安全性・利便性

- ・実験参加者がエスカレーター利用時に躓きやバランスを崩すことは確認されず、エスカレーターを利用すること自体の安全性・利便性については、特に問題は見出されなかった。

○乗り口のみ線状ブロックを敷設した際の安全性・利便性

- ・エスカレーターの乗り口のみ線状ブロックを敷設したパターンでは、全ての人が容易に乗り口を把握でき、安全性の向上、利便性の確保が確認された。
- ・しかし、誘導用ブロックについては、階段との誤認の不安、旅客流動が多い場所での判別などに対する不安等の意見もあり、また、実験の環境や手法についても限界があることから、今後さらなる安全性向上のための検討が必要。

15

■誘導用ブロックの敷設に向けた今後の課題

【特に重要な課題】

○ホームから改札へエスカレーターでしか行けない駅等への対応

(条件を限定した上での誘導用ブロックの敷設の推進)

- ・改札へ向かうのにエスカレーターでしか行けない駅などでは、視覚障害者を駅のホームから早く退出させるため、安全性を担保しつつ、条件を限定した上で、誘導用ブロック敷設の検討を進めることも必要。

【その他の課題】

①利用者の安全に関わるさらなる検証

- ・ホーム上への敷設、旅客流動が多い場所・時間等

②エスカレーターと階段等との判別の工夫

- ・エスカレーターと階段が離れている場合、分岐点でエスカレーターと階段を判別する方法

③エスカレーターの降り口側の対応

- ・エスカレーターを降りてから次の主動線に戻るための方法

④音声案内の方法

- ・エスカレーターを利用する際に手掛かりになる適切な音声案内の方法

⑤音声案内を利用できない方への対応

- ・盲ろう者や音に注意を向けることが難しいロービジョンの方への対応^{※1}

⑥複雑な構造のエスカレーター等への対応

- ・二列並んだエスカレーターや複雑な構造のエスカレーターにおける問題

⑦2人乗りエスカレーターへの対応

- ・エスカレーターに乗っている時の他利用者との接触、線状ブロックの敷設位置^{※2}

※1：触知サインの一部として点字でエスカレーターの向きや行き先を示す、エスカレーターの乗り口が分かるように乗り口に光をあてるなど

※2：エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設する際に、エスカレーターの中央に向けて敷設するのか、手すりに向けて敷設するのか。もし手すりに向けて敷設する場合、右なのか左なのかなど。

16

文献名：「視覚障害者のエスカレーター誘導に関する調査研究報告書」（平成26年3月）
（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団）

■調査結果（概要）

(1) 利用状況

・多くの視覚障害者が単独でエスカレーターを利用している。

(2) 安全面

・ヒアリング結果などからは、視覚障害による事故増加は確認できなかった。

(3) エスカレーター及び関連施設の設置状況

・音声案内や表示などについては視覚障害者への情報提供の配慮が現状では十分でない。駅の構造上エスカレーターまでの動線が複雑なものや、速度が異なるものなどが設置されている。

(4) エスカレーター使用についての考え方

- ①鉄道事業者：エスカレーター利用は危険があり、階段やエレベーター利用を推奨する事業者もある。
- ②視覚障害者：エスカレーターは安全であるという意見がある一方で、エスカレーターを利用したくない意見も少数ある。

(5) エスカレーター利用における視覚障害者の要望・懸念事項

- ・エスカレーターの位置が分かるように、音声案内の充実・分かり易さの工夫（上下判別など）など
- ・誘導用ブロックの敷設を要望（運転方向が変わるエスカレーターや降り口部分などには敷設しない、高低差の大きい駅などには敷設しない、などの条件付きを含む）
- ・視覚障害者の方はホームで危険や不安を感じる傾向が強く、階段やエレベーターが離れている場合は、エスカレーターに誘導し、早くホームから離脱できるようにする必要がある

(6) 今後必要となる取組

- ①エスカレーターを利用したいと思う人が選択できる環境を向上させ、周囲の利用者との接触などを防ぐために乗り口を迷わず把握することができる等の配慮をする。
- ②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を確実に実施し、位置を知らせるチャイム音・音声案内の周期や可聴範囲・運転方向を男女の声で分ける等の工夫等について技術的検証に基づいた整備内容の統一を図り、誘導用ブロックの活用等により安全性と円滑性を担保する。
- ③駅構造の空間的な条件、エスカレーターの配置、動線の状況などを踏まえ、利用環境向上に向けた課題の解消を図りつつ誘導用ブロック活用に向けた検証を行う。

17

資料5

特急車両における新たなバリアフリー対策の 検討状況について

令和3年9月22日
国土交通省鉄道局

1. 設置趣旨

- 新幹線車両については、障害者団体、新幹線を運行するJR各社等で検討を行い、令和2年8月、「新幹線の新たなバリアフリー対策について」をとりまとめ、令和2年10月に移動等円滑化基準を改正し、令和3年7月以降に導入される新幹線車両については『車椅子用フリースペース（座席定員に応じて3席～6席以上の車椅子スペースで構成）』の設置が義務付けられた。
 - 「真の共生社会の実現」のためには、車椅子使用者が今まで以上に様々な場所へ、快適な旅を楽しめる環境整備が重要であることから、特急車両のバリアフリー対策についても、関係者で構成する意見交換会を設置し、検討を行う。
- 注) 在来線における車椅子スペースの数については、平成30年3月の移動等円滑化基準の改正により、1列車につき2以上とされた（編成両数が3両以下の列車について1以上）

2. 検討項目

(1) バリアフリー基準やガイドラインへ反映するもの

車椅子スペースの数・レイアウト、利便性の高い設備の仕様 など

(2) その他

車椅子スペースの予約・販売方法 など

3. メンバー

- 障害者団体 (DPI日本会議、日本身体障害者団体連合会、全国脊髄損傷者連合会、全国自立生活センター協議会)
- 鉄道事業者 (特急列車を運行する14事業者 (JR北、JR東、JR東海、JR西、JR四国、JR九州、東武、西武、京成、小田急、名鉄、近鉄、南海、西鉄))
- 国土交通省 (総合政策局、鉄道局 (事務局))

4. スケジュール

- 令和3年3月18日 第1回意見交換会
 - ・特急車両におけるバリアフリー化の現状
 - ・障害者団体からの要望聴取① 等
- 令和3年4月28日 第2回意見交換会
 - ・鉄道事業者における取組事例① (JR東日本、近鉄) 等
- 令和3年5月31日 第3回意見交換会
 - ・鉄道事業者における取組事例② (京成、小田急) 等
- 令和3年7月26日 第4回意見交換会
 - ・障害者団体からの要望聴取② (必要な車椅子スペース数) 等
- 令和3年9月10日 第5回意見交換会
 - ・鉄道事業者からの意見聴取 (必要な車椅子スペース数)
 - ・車椅子対応座席のWeb予約 等

令和3年度末を目途に必要な基準等の改正を行う予定



特急車両における車椅子スペース設置例

1

意見交換会の開催経緯

開催頻度		主な議題
第1回	令和3年3月18日	(1) 意見交換会の設置趣旨等について (2) 特急車両におけるバリアフリー化の現状について (3) 障害者団体からの要望聴取①
第2回	令和3年4月28日	(1) 特急列車におけるバリアフリー化の対応状況について (先進事例紹介①) ① JR東日本 (新型特急車両におけるバリアフリー対策について) ② 近畿日本鉄道 (車椅子スペースのウェブによる予約について) (2) 車椅子用フリースペースについての意見交換① (運行特性等に応じた検討の必要性等)
第3回	令和3年5月31日	(1) 特急車両におけるバリアフリー化の対応状況について (先進事例紹介②) ① 京成電鉄 (既存車両の改造により車椅子スペースを設けた事例について) ② 小田急電鉄 (着脱式車椅子スペースについて) (2) 車椅子用フリースペースについての意見交換② (列車座席数に応じた車椅子スペース数の考え方等)
第4回	令和3年7月26日	(1) 各障害者団体からの要望聴取 (車椅子スペース数について) (2) 車椅子用フリースペースについての意見交換会③ (多目的室の取扱い等)
第5回	令和3年9月10日	(1) ドイツ鉄道におけるバリアフリー化の状況について (在ドイツ日本国大使館) (2) 車椅子用フリースペースについての意見交換会④ (車椅子スペース数について) (3) 車椅子対応座席のWeb予約

2

障害者団体からの主な意見

- 新幹線の基準と同様の考え方(座席定員に応じた車椅子スペース数等)にすべき。
- 車椅子使用者がグループで全国各地へ旅行するというニーズや、(新幹線に比べて)運行本数が少ないことから、車椅子スペースを最低限3ヶ所は確保すべき。
- 耐用年数が長い(30~40年程度)ことを踏まえて、より未来志向で検討すべき。
- この機会に、車椅子利用者にとって使いやすいコンセント位置やテーブルの仕様なども検討して欲しい。

鉄道事業者からの主な意見

- 短編成の特急列車が走行する線区は地方閑散線区であり、繁忙期における増結運行、運行途中での分割・併合などを行って運行しているので、様々な運行形態に応じた検討が必要ではないか。
- 短編成の列車については、運転台やトイレ、洗面台等サービス設備の占める割合が高く、座席の数が相対的に少ないことも配慮すべきではないか。
- 新幹線に比べて車両幅等に物理的制約があり、座席のレイアウトには配慮が必要ではないか。
- 当該基準が適用される特急車両の定義・対象範囲について明確にする必要があるのではないか。

3

特急車両における車椅子用フリースペースに関する障害者団体からの要望まとめ 国土交通省

新幹線における新たなバリアフリー基準(令和2年10月改正)と同様に、1編成あたりの座席定員数に応じた車椅子スペース数を設定すること(参考:特急列車における現行基準:1列車ごとに2以上(3両以下の車両で組成する列車にあっては、1以上))

1編成あたりの座席定員数	車椅子スペース数	要件	レイアウトのイメージ	備考
1000席以上	6以上	①窓際席:2以上 ②移乗席:2以上 ③ストレッチャータイプ:2以上 (①、又は②と重複しても可) ④介助席は移乗席と近接		(1)スペース数については、新幹線におけるバリアフリー基準と同様(新幹線においては、介助席は移乗席に「隣接」して配置することが基本) (2)ワゴンの通行等を考慮し通路幅は400mm以上
500席以上	4以上			
500席未満	3以上			

注1)以下については、別途検討が必要

①2両編成の列車、1編成あたりの座席数が100席未満の列車など短編成の特急列車の取扱い。②多目的室の取扱い。

注2)現行の特急列車のうち1編成あたりの座席定員数が最大のものは844席(令和3年7月現在)

4

新幹線の新たなバリアフリー対策【バリアフリー基準(省令)の改正】

世界最高水準のバリアフリー環境を有する高速鉄道の実現に向けて、「新幹線のバリアフリー対策検討会」※において、令和2年8月にとりまとめた「新幹線の新たなバリアフリー対策」に基づき、同年10月にバリアフリー基準(移動等円滑化基準)を改正した。これにより、令和3年7月以降に導入される新幹線車両については車椅子用フリースペースの設置が義務付けられた。

※障害者団体、新幹線を運行するJR各社、国土交通省により構成

車椅子用フリースペースについて

【基本的な考え方】

- 車椅子使用者がグループで快適に旅行等を楽しめること
- 車椅子に乗ったまま、車窓を楽しめること
- 乗客やワゴン等の通行に支障のない通路幅を確保すること
- 隣の座席への移乗、介助者等の有無、ストレッチャー式車椅子使用者など様々な障害の状態等に対応できること

【座席数に応じた車椅子スペース数】

1編成あたりの座席数	車椅子スペース数	主な新幹線車両
1001席以上	6以上	N700S(東海道・山陽)
500~1000席	4以上	E5・H5系(北海道・東北)、 E7・W7系(北陸)等
500席未満	3以上	E8系(山形ミニ)等

注1) 車椅子スペースの数は多目的室を除く

注2) 旧基準: 原則2以上

【東海道新幹線N700S大臣試乗】



令和3年4月15日 車椅子使用者6名と試乗する赤羽大臣

車椅子用フリースペースの導入に向けた動き

JR東海

- 東海道・山陽新幹線N700S車両
- 車椅子スペース: 6箇所
- 令和3年4月20日より運行開始
- 令和5年4月末までに28編成を導入予定



JR東日本

- 北陸新幹線E7系車両
- 車椅子スペース: 4箇所
- 令和3年7月16日より利用可能
- 令和4年度末までに16編成を導入予定



参考資料

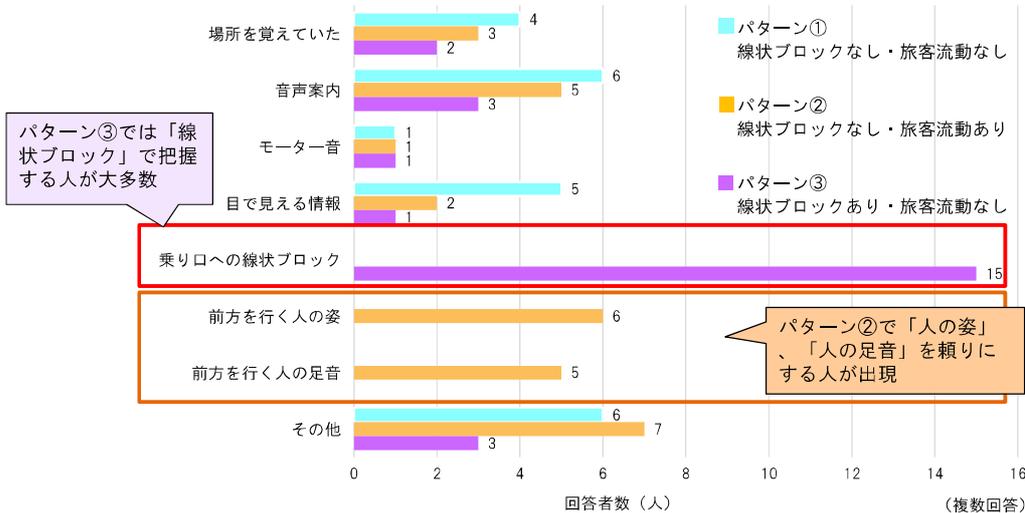
視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験の結果

1. アンケート調査結果 (1)個別アンケート結果①

■ エスカレーター上の位置の把握方法

- ・パターン①では「音声案内」や「目で見える情報」でエスカレーターを把握する傾向。
- ・パターン②（人流あり）ではパターン①に加え、人の「姿」や「足音」での把握が増加。
- ・パターン③（線状ブロックあり）ではほぼ全員が線状ブロックで把握。

<エスカレーター上の位置の把握方法>



パターン③では「線状ブロック」で把握する人が大多数

パターン①：線状ブロック「なし」 旅客流動「なし」
 パターン②：線状ブロック「なし」 旅客流動「あり」
 パターン③：線状ブロック「あり」 旅客流動「なし」

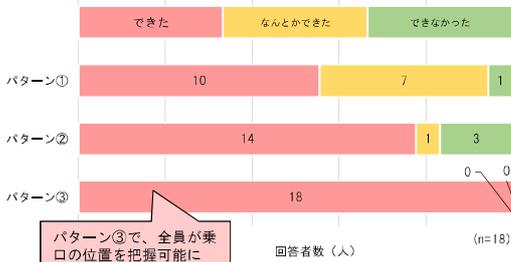
※「その他」の内容：白杖で点検蓋と警告ブロックを探る。盲導犬に指示を出す。見つかることができなかった。

1. アンケート調査結果 (1)個別アンケート結果②

■ エスカレーター利用の各段階における評価（位置の把握、乗る時、降りる時）

- ・エスカレーターに乗る時、「乗り口の位置の把握」ができた実験参加者は、パターン①→パターン②（人流）→パターン③（線状ブロック）の順に増加。
- ・「手すりを掴む」、「躓きやバランスを崩さず乗り降り」は、人流、線状ブロックの有無に拘わらず、ほぼ全員が「できた」と回答（実験参加者自身による予防能力は高い）。

<エスカレーター上の乗り口の位置の把握>



パターン③で、全員が乗り口の位置を把握可能に

<手すりを掴む>



注：その他=手すりはつかまえない

<躓きやバランスを崩さず乗る>



<躓きやバランスを崩さず降りる>



パターン①：線状ブロック「なし」・旅客流動「なし」、パターン②：線状ブロック「なし」・旅客流動「あり」、パターン③：線状ブロック「あり」・旅客流動「なし」

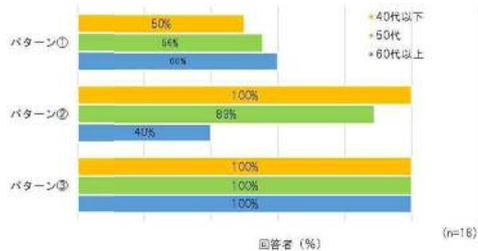
1. アンケート調査結果 (1)個別アンケート結果③

(補足)

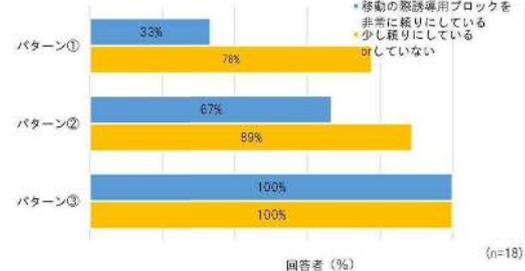
■ エスカレーターの乗り口の位置の把握

・ 高齢、移動の際に誘導用ブロックを非常に頼りにしている、誘導用ブロックの確認方法に視覚を含まない実験参加者はパターン①とパターン②でできた割合が他のグループよりも減少。しかしパターン③では全員が把握できた。

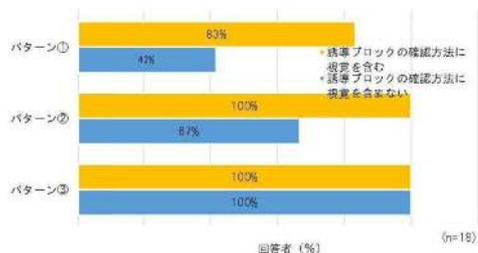
< エスカレーターの乗り口の位置の把握 (年齢別) >



< エスカレーターの乗り口の位置の把握 (活用度合い) >



< エスカレーターの乗り口の位置の把握 (確認方法) >



パターン①: 線状ブロック「なし」 旅客流動「なし」
 パターン②: 線状ブロック「なし」 旅客流動「あり」
 パターン③: 線状ブロック「あり」 旅客流動「なし」

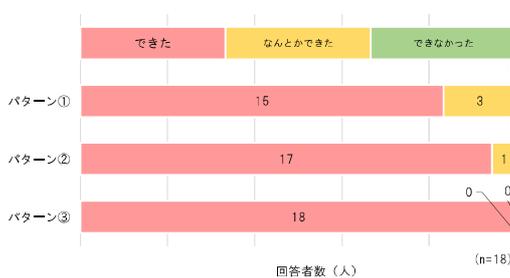
3

1. アンケート調査結果 (1)個別アンケート結果④

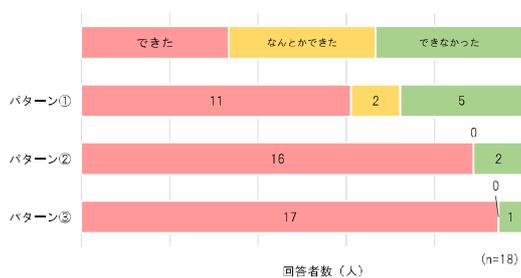
■ エスカレーター利用の各段階における評価 (降りた直後、行き先の把握)

・ エスカレーターを降りた後に、「立ち止まらず前方に進む」、「ゴールの線状ブロックを把握」することについては、パターンを重ねるごとにできた割合が増加 (慣れの影響も考えられる)。

< エスカレーターから降りた後立ち止まらずに進む >

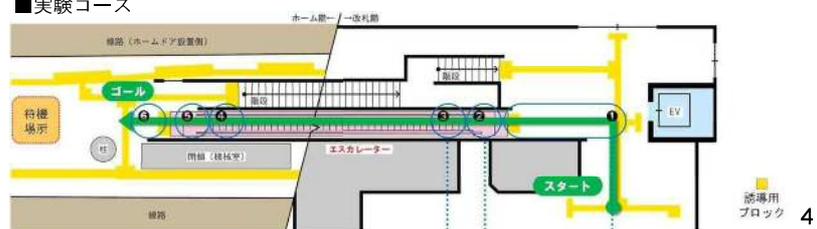


< ゴールの線状ブロックの把握 >



パターン①: 線状ブロック「なし」 旅客流動「なし」
 パターン②: 線状ブロック「なし」 旅客流動「あり」
 パターン③: 線状ブロック「あり」 旅客流動「なし」

■ 実験コース



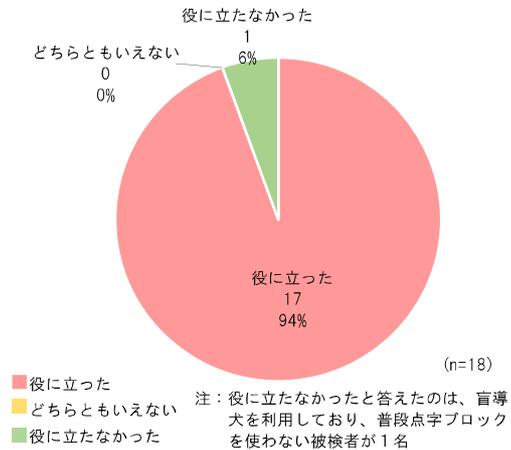
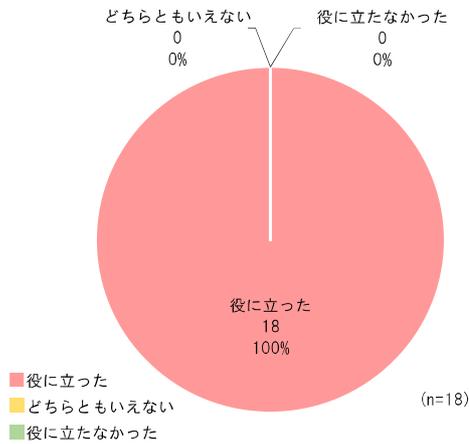
1. アンケート調査結果 (1)個別アンケート結果⑤

■線状ブロックの有効性

・ほぼ全員が、乗り口への線状ブロックは「エスカレーターの位置の把握」や「エスカレーターに真っ直ぐに乗る」のに役立ったと回答しており、線状ブロックはエスカレーターを容易に把握し、安全に乗るために有効に機能していることが伺える。

<線状ブロックの有効性：エスカレーターの位置の把握>

<線状ブロックの有効性：エスカレーターに真っすぐ乗る>

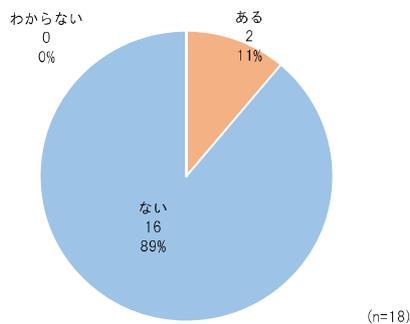


1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果①

■総合評価

・実験を通して危険を感じたことについては、ほとんどの実験参加者が「ない」と回答。
 ・パターン別の「利便性」と「安全性」の評価では、パターン③が最も高く、線状ブロックが利便性・安全性共に有効に機能していることがうかがえる。

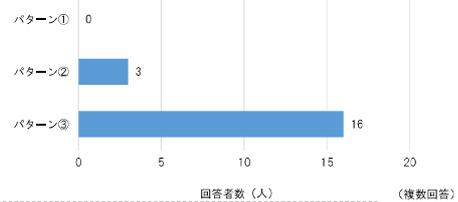
<実験を通して危険を感じたこと>



<危険と感じた具体的な内容>
 ・試験パターン①と②では、線状ブロックがないと危険(1人)
 ・普段から右へ行く習性があるので、ブロックが無いと、エスカレーターの右側にある階段に行ってしまうそうだった(1人)

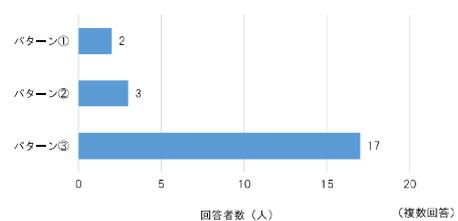
パターン①：線状ブロック「なし」 旅客流動「なし」
 パターン②：線状ブロック「なし」 旅客流動「あり」
 パターン③：線状ブロック「あり」 旅客流動「なし」

<利便性の評価：最も位置が把握しやすかったパターン>



<選択した主な理由>
 ・パターン②：人の動き(2人)、人の足音(1人)
 ・パターン③：誘導ブロック(15人)、慣れ(1人)

<安全性の評価：最も安全に乗れたパターン>



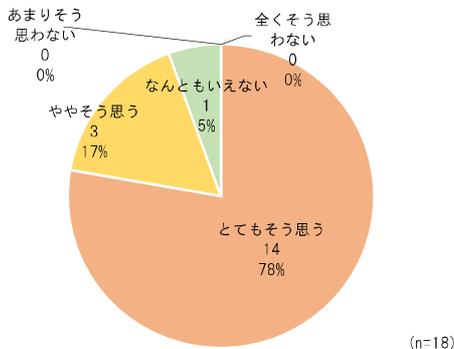
<選択した主な理由>
 ・パターン②：人の動き(1人)
 ・パターン③：誘導ブロック(14人)、慣れ(1人)

1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果②

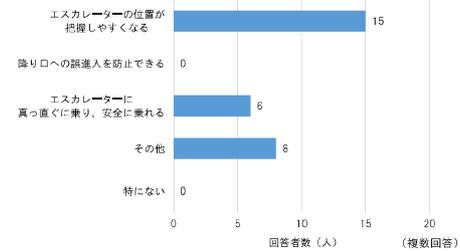
■ 乗り口への線状ブロック敷設に対する評価（ブロック敷設の是非、メリット、デメリット）

・線状ブロックが敷設された方がよいという意見が大半であり、メリットとして「エスカレーターへの位置の把握のしやすさ」が挙げられている。
 ・一方、「階段との誤認」等を心配する声も多く、これらへの対応が今後の検討課題。

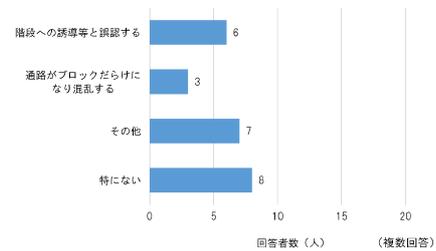
＜線状ブロック敷設の是非＞



＜線状ブロック敷設のメリット＞



＜線状ブロック敷設のデメリット＞



※メリット・デメリットに関する「その他」の主な意見

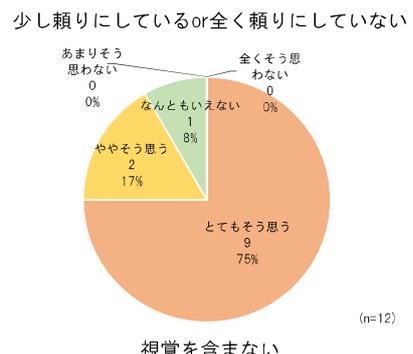
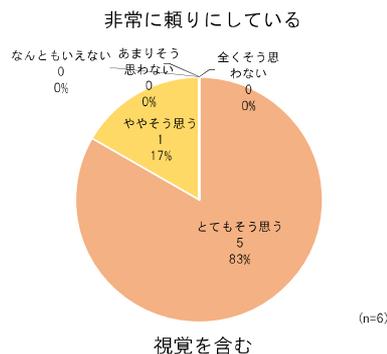
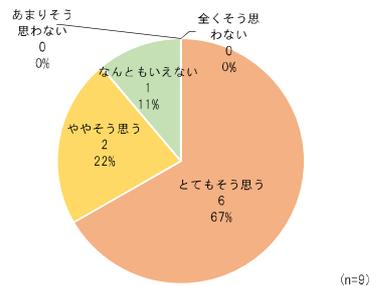
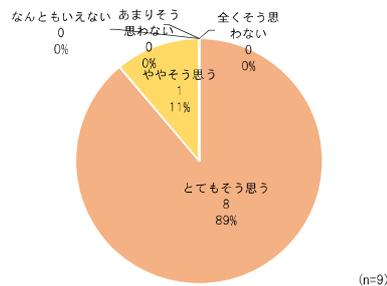
- ブロック敷設のメリット
 - ・歩く場所がはっきりする (2人)
 - ・黄色の色が分かりやすい (ロービジョン) (2人)
 - ・エスカレーターを中心に誘導してくれる (1人)
 - ・自分のいる位置の左右が分かる (1人)
- ブロック敷設のデメリット
 - ・上りと下りが分からないと困る (2人)
 - ・いつもエスカレーターがあると誤認する (1人)
 - ・2人乗りのエスカレーターは、どの位置に誘導するかルールが必要 (1人)
 - ・ブロックの色が汚れていると狭く (ロービジョン) (1人)

1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果③

■ ブロック敷設の是非（誘導用ブロックの活用度合い）

・誘導用ブロックを非常に頼りにしている実験参加者は、少し頼りにしているか全く頼りにしていない実験参加者よりもブロックの敷設を望む傾向が高い。

＜線状ブロック敷設の是非＞



1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果④

■乗り口への線状ブロック敷設に対する評価（階段との判別、誘導ブロックが増える影響）

・全体を通して、音声案内を望む声が多かった。
 ・線状ブロックが、エスカレーター位置を容易・安全に誘導する機能の有効性は確認されたが、残された課題も多く、音声案内による補助など、機能の追加が必要。

<線状ブロック敷設に対する評価>

●階段とエスカレーターの判別

カテゴリ	内容
音声案内	音声案内 (12人)
ブロックの形態	線状ブロックの形を変える (2人)
ロービジョン者への目印	光・照明が有効 (2人) 床面への矢印 (2人)
その他	階段の手すりの印のように、エスカレーターだと分かる印、ろう者であるため、音声案内ではない印が必要 (ロービジョン・ろう) (1人)
必要なし	点検蓋をもう少し手前から敷設してほしい (1人) エスカレーターか階段かについては覚えるしかない (1人) 歩行能力の向上 (1人) 「メロガイド (signal aid)」という機械に対応してほしい (1人)
必要なし	触覚に集中して歩行しているの特に必要ない (1人) エスカレーター機械音や白杖の音で探るので問題ない (1人)

<盲ろう者の主な意見>

- ・矢印があると良い
- ・エスカレーターだと分かる印
- ・ブロックの形を変える
- ・触覚に集中しているの、音声などの情報は必要ない

<線状ブロック敷設に対する評価>

●誘導用ブロックが増えた場合の問題

カテゴリ	内容
誘導場所が不明確	どこに誘導されているのか分からない (音声案内等何らかの案内が必要) (8人)
誤認の可能性	エスカレーターと階段を誤認 (2人) 逆方向のエスカレーターや階段に進む (1人)
迷う可能性	よく分かっていない駅だと迷う (1人) はじめて行くところは道に迷いやすい (1人)
問題なし	基本的には問題ない (2人) 何もないと確認しにくいので、誘導ブロックが増えても問題はない (1人) 何度か使えば構造を覚えるので問題はない (1人)

※音声案内に関する具体的意見

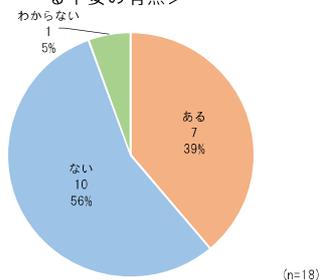
- ・「エスカレーターまで後〇〇m」という案内があると良い
- ・直前ではなく、少し手前からの案内がほしい
- ・音声案内は壁沿い側でのみ流してほしい
- ・人通りが多い・使い慣れない等、複雑な駅は音声案内では対応しきれない

1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果⑤

■乗り口への線状ブロック敷設に対する評価（プラットフォーム上、旅客流動が多い場所）

・駅のプラットフォーム上に誘導ブロックが敷設された場合の不安や、旅客流動が多い場所でもエスカレーターを判別できるかについて、心配する意見もあり、今後の検討すべき課題として考えられる。

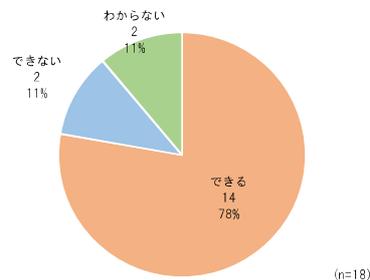
<駅のプラットフォームへの誘導用ブロック敷設に対する不安の有無>



<不安の具体的内容>

- ・エレベーターや階段と誤認する恐れ (3人)
- ・線路があるため危険を感じる (2人)
- ・杖を蹴られたり、逆に人の足を杖で払ってしまう (1人)

<旅客流動が多い場所でエスカレーター把握の可否>



<可否の具体的理由>

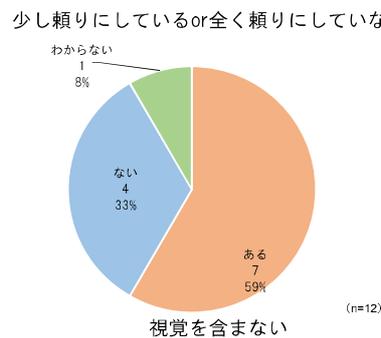
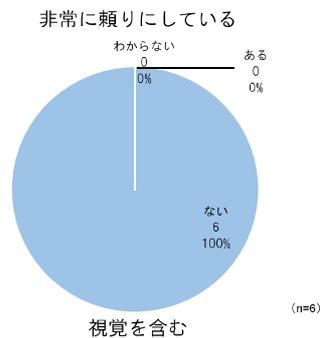
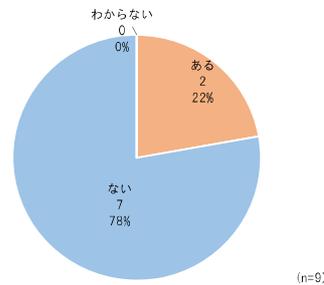
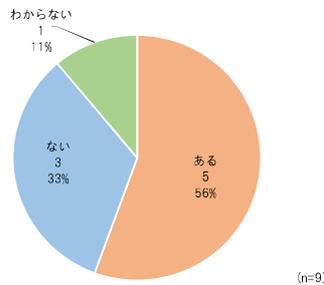
回答	理由	
	カテゴリ	内容
できる	判別材料	大体の人はエスカレーターに行くので、周辺の人の流れが分かるから (4人) 人が多い時の判別材料が増えるから (2人)
	位置の把握	人が多いとどこに向かっているのか分からないが、誘導ブロックがあればエスカレーターの位置が把握できる (2人)
	判別	誘導ブロックにより、階段・エスカレーターの判断ができれば可能 (2人)
できない	視覚情報がなければ、行ってみないと分からない (1人)	
	人がいるので、誰かに誘導ブロックに乗せてもらう必要がある (1人)	
わからない	はじめて行く駅だと分からないが、慣れている駅なら判別可能 (1人)	
	ブロックの上に他の人やその荷物がある、他の人の足を払う可能性がある (1人)	

1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果⑥

■プラットホーム上への敷設に対する評価（誘導用ブロックの活用度合い）

・ 普段誘導用ブロックを非常に頼りにしている実験参加者は、駅のプラットホーム上に誘導ブロックが敷設された場合の不安について、より心配している傾向がある。

<駅のプラットホームへの誘導用ブロック敷設に対する不安の有無>

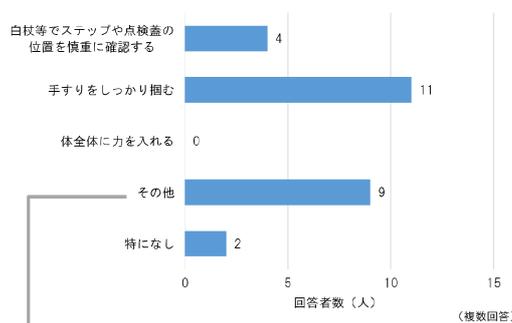


1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果⑦

■当事者自身による普段の予防（躓きや転倒等の予防、他の利用者との接触・衝突の予防）

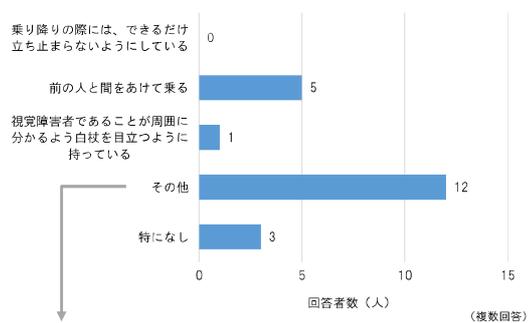
・ 手すりを掴んだり、前の人と間隔をあけて乗る等、実験参加者は普段から意識して、様々な予防策をとっている。

<躓き、転倒等に対する予防策>



※60代以上の実験参加者は全員が手すりを持つと回答

<他の利用者との接触・衝突の予防策>



<「その他」の具体的な予防策>

カテゴリ	予防策の内容
片側に寄せる	なるべく左に寄る (5人)
	左のベルトを持つ (1人)
	荷物を両手に持たず背負い、襷を取らない (1人)
時間もしくは場所的余裕の確保	先を急がない (2人)
	混雑を避ける (1人)
移動の際の注意	エスカレーターの中は歩かない (1人)
	ゆっくり歩く (1人)
乗り降り時	後ろの人に気を付けなるべくスムーズに降りる (1人)

<「その他」の具体的な予防策>

- ・ 上りと下りを間違えない (2人)
- ・ 前の人と1~2ステップ空ける (1人)
- ・ あわてて乗ろうとしない (1人)
- ・ 足の裏の感覚を気にする (1人)
- ・ 白杖がすき間に挟まらないよう注意 (1人)
- ・ 介助者に合図を送る (1人)
- ・ 周りの利用者が注意を払ってくれている (1人)

○エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設した効果

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）ではエスカレーターの位置を把握できなかった実験参加者も、パターン③（線状ブロックあり）では、全員がエスカレーターの位置を把握できた。このことから、（音声案内とあわせて）エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは、エスカレーターの位置の把握に役立つことがうかがえる。
- ・実験参加者のほぼ全員が、線状ブロックがエスカレーターの位置の把握や真つすぐに乗ることに役立ったと回答している。
- ・以上のことから、エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは、利便性と安全性を高めることに役立っていることがうかがえる。

○視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性

- ・すべての試験パターンで、実験参加者がエスカレーターを利用する際に躓きやバランスを崩すことはなかった。
- ・日頃から、エスカレーターを利用する際に躓きや転倒の防止、ほかの利用者との接触・衝突の防止に気を付けていることも、アンケートの結果から確認された。

○その他

- ・誘導用ブロックの敷設に関わり、階段との誤認の不安、旅客流動が多い場所での判別などに対する不安等の意見も挙げられている。

13

○エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設した効果

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）では、50代・60代以上の高齢の実験参加者、普段から誘導用ブロックを非常に頼りにしている実験参加者、誘導用ブロックを白杖と足裏で確認する実験参加者は、エスカレーターの把握が難しい傾向。
しかし、パターン③（線状ブロックあり）では、全員がエスカレーターの位置を把握。
- ・こうした実験参加者は、誘導用ブロックの敷設についてメリットを感じているため、敷設を強く希望している。
一方で、プラットフォーム上での敷設や旅客流動が多い場所での判別には、より不安を感じる傾向がある。
- ・盲ろうの実験参加者に関しては、音声案内に頼れないため触覚が重要な判断材料であり、さらにロービジョンであれば視覚からの情報を特に頼りにしている。

○実験参加者の特性に基づいた考察

- ・パターン①、②（線状ブロックなし）でエスカレーターを把握できなかった実験参加者の歩行能力や空間認識能力の不足を、誘導用ブロックが補っていると考えられる。
- ・しかし、プラットフォーム上や旅客流動が多い場所における誘導用ブロックの敷設については課題が残る。視覚障害者の特性に合わせた、さらなる取組みが必要。

14

<実験参加者の障害の状況>

実施 時間 帯	ゼッ ケン No	視力の程度	視野		色覚異常	夜盲・羞明の有無	身体障害者手帳の 等級	聞こえ方
			欠損の有無	欠損部位				
午前	1	全盲	欠損なし		なし	ない	1級	よく聞こえている
	2	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	明るい見えにくい	2級	よく聞こえている
	3	全盲	欠損あり	その他	なし	暗いと見えにくい	無回答	よく聞こえている
	4	全盲	欠損あり	周辺	なし	ない	1級	よく聞こえている
	5	ロービジョン	欠損あり	周辺	あり	暗いと見えにくい 明るい見えにくい	1級	よく聞こえている
	6	全盲	-	-	-	-	1級	よく聞こえている
	7	ロービジョン	欠損なし		なし	ない	1級	よく聞こえている
	8	ロービジョン	欠損あり	中心	あり	暗いと見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている
	9	全盲	欠損あり	周辺	あり	暗いと見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている
午後	1	ロービジョン	欠損あり	周辺	あり	暗いと見えにくい 明るい見えにくい	1級	少し聞こえにくい
	2	全盲	-	-	-	-	1級	少し聞こえにくい
	3	全盲	-	-	-	-	1級	少し聞こえにくい
	4	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	暗いと見えにくい	2級	ほとんど聞こえない
	5	全盲	欠損あり	中心	あり	暗いと見えにくい	2級	よく聞こえている
	6	全盲	欠損あり	その他	なし	ない	1級	よく聞こえている
	7	ロービジョン	欠損なし		なし	暗いと見えにくい 明るい見えにくい	1級	よく聞こえている
	8	ロービジョン	欠損あり	周辺	なし	暗いと見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている
	9	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	ない	3級	よく聞こえている

令和3年度 第2回
公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会

令和3年度 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会
構成員名簿

令和4年1月31日(月) 10:00~12:00
Web会議(事務局:合同庁舎3号館3階 総合政策局会議室)

(敬称略・順不同)

【有識者】

秋山 哲男	中央大学 研究開発機構 教授
中野 泰志	慶應義塾大学 経済学部 教授
稲垣 具志	東京都大学 建築都市デザイン学部 都市工学科 准教授
松田 雄二	東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻 准教授
高橋 良至	東洋大学 ライフデザイン学部 教授
渡辺 哲也	新潟大学 工学部 教授
川内 美彦	東洋大学 人間科学総合研究所 客員研究員
石塚 裕子	大阪大学大学院 人間科学研究科 講師
大野 央人	公益財団法人鉄道総合技術研究所 主任研究員
関 晋一	国立研究開発法人産業技術総合研究所 上級主任研究員
関川 潤	国立障害者リハビリテーションセンター 研究所 福祉機器開発部 福祉機器開発室長
堀口 寿広	国立研究開発法人国立精神・神経医療研究センター 精神保健研究所 公共精神健康医療研究部 保健福祉連携研究室 室長
武者 圭	武者研究所 サウンドスケープデザイナー
原 利明	鹿島建設株式会社 建築設計本部 品質技術管理統括グループ 環境・性能グループ チーフアーキテクト
吉田 哲朗	公益財団法人交通エロコジ・モビリティ財団 理事・バリアフリー推進部長

【有識者】

藤平 淳一	一般財団法人全日本ろうあ連盟 理事
小西 慶一	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会 理事、副会長
三宅 隆	社会福祉法人日本視覚障害者団体連合会 理事、組織部長
小林 光雄	公益社団法人全国背負損傷者連合会 副代表理事
佐藤 聡	特定非営利活動法人DPI日本会議 事務局長
小幡 恭弘	公益社団法人全国精神保健福祉会連合会 事務局長
小出 隆司	一般社団法人全国手をつなぐ育成会連合会 副会長
市川 宏伸	一般社団法人日本発達障害ネットワーク 代表理事
長井 浩康	社会福祉法人全国重症心身障害児(者)を守る会 理事
平野 祐子	主婦連合会 副会長 兼 社会部 部長
松田 妙子	特定非営利活動法人子育てひろば全国連絡協議会 理事 特定非営利活動法人せたがや子育てネット代表理事

【障害者団体等】

藤尾 武士	東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 サービス品質改革部 次長
菊地 隆寛	東日本旅客鉄道株式会社 運輸車両部 車両技術センター 次長
山口 英孝	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当部長

【公共交通事業者】

藤尾 武士	東日本旅客鉄道株式会社 鉄道事業本部 サービス品質改革部 次長
菊地 隆寛	東日本旅客鉄道株式会社 運輸車両部 車両技術センター 次長
山口 英孝	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 投資計画部 担当部長

※資料2~8は非公表

1. 開会
2. 議事
 - (1) 鉄道駅におけるバリアフリールート個々の施設・設備の誘導案内表示等に関する事例調査の結果等について
 - (2) 特急車両におけるバリアフリー対策の最終とりまとめ案について
 - (3) 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法調査結果のガイドライン(旅客施設編)への記載について
 - (4) その他
3. 閉会

- 資料1. 構成員名簿
- 資料2. 鉄道駅におけるバリアフリールート個々の施設・設備の誘導案内表示等に関する事例調査の結果等について
- 資料3. 特急車両における新たなバリアフリー対策とりまとめ案
- 資料4. 特急車両におけるバリアフリー対策に関する意見交換会について
- 資料5. 特急車両における車椅子スペース数等に関するガイドライン(車両等編)改訂案
- 資料6. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法調査結果のガイドライン(旅客施設編)への記載について
- 資料7. 対象者の主な特性に関するガイドライン改訂案
- 資料8. 共生社会の新しいモデルのガイドラインへの記載について

宮川 信太郎
水田 雅博
西尾 佳章
大熊 昭比古
青木 邦二
稲田 浩二
田中 宏
熊谷 敦夫
川村 泰利
浅沼 卓
小谷野 喜二
古川 裕和
高柴 和積

東海旅客鉄道株式会社 営業本部 次長
西日本旅客鉄道株式会社 鉄道本部 駅業務部 部長
一般社団法人日本民営鉄道協会 運輸調整部長
一般社団法人日本地下鉄協会 業務部長
一般社団法人公共交通事業協会 業務理事
公益社団法人日本バス協会 常務理事
公益社団法人日本バス協会 技術安全部長
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 ケア輸送等 統括
一般社団法人全国福祉輸送サービス協会 副会長
一般社団法人日本旅客船協会 常務理事
公益社団法人日本港湾協会 専務理事
定期航空協会 事務局次長
一般社団法人全国空港ビル事業者協会 常務理事

【国土交通省】

山口 博史
権藤 崇高
阿部 雄介
北川 由佳
小林 基樹
植村 忠之
奥田 健
内海 雄介
黒須 卓
真鍋 英樹
鉄道局 鉄道サービス政策室長
鉄道局 技術企画課長
自動車局 総務課 企画室長
自動車局 旅客課 バス事業活性化調整官
海事局 内航課長
海事局 安全政策課 船舶安全基準室長
港湾局 技術企画課 技術監理室長
航空局 航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課長
航空局 航空ネットワーク部 航空事業課長
総合政策局 バリアフリー政策課長

6 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに役務の提供に関する基準等の検討会 議事概要

第1回検討会 議事概要

第2回検討会 議事概要

令和3年度 第1回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会 議事概要

日時：令和3年9月22日（水）16時～18時
場所：Web会議（事務局：合同庁舎3号館3階会議室）

【議事概要】

（総合政策局バリアフリー政策課長挨拶）

（座長挨拶）

（事務局より資料に沿って説明）

（委員からの意見概要）（○：委員 一：事務局等）

1) 「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」の設置について

（事務局より資料に沿って説明）

○資料に「技術が開発途上であることや十分に普及していないこと、有効性が確実に証明されていないこと等」の理由により」とあるが、これは昨年度の委員会でのように述べたということか？

→平成28年度から29年度にかけて開催した基準等検討委員会で議論されたもの。昨年度のものではない。

2) 視覚障害者等に対する適切な誘導案内表示方法等について

（事務局より資料に沿って説明）

○挙げられている4つのテーマは相互に関連性が非常に深く、単独で議論することは非常に危険である。

○床サインはあくまでもその空間の中の情報の一部に過ぎない。そこに、ほかにどのような吊り表示や柱表示があるのかということと合わせて事例を示すことが重要。

○バリアフリールートは、ある場所からある目的地向かうために適切に誘導が繋がっているかという連続性が重要。

○挙げられているテーマをバラバラに検討して行くことと整合性が取れないので、まとめて議論ができるようにする必要がある。

○分析の際には、ユーザーの観点と事業者の観点が必要。

○音案内に関しては、事例を調査する際に聴覚特性を考える必要がある。

○新たな情報システムの中でウェブ、アプリ、最近流行っている様々な移動支援などにおけるICT活用は全く別次元の話なので、これらを一緒にして議論するのは非常に危険。

○音に関しては、どうやったら音を一旦静かな環境にできるかを考えられないか。静かな環境があつてこそ、そこに音案内があることも役立つと思う。

○知らない街に行った時に、地下鉄に降りるエレベーターがどこにあるかを地上で探すのが非常に大変。駅構内の案内に入る以前に、歩道面での案内や床サインがあるとありがたい。

○床サインについては、事例を集めて検証する前に、何を示す必要があるのか、どのように掲示するのが適切かという、設計やデザイナーの根拠がまずあるべきではないか。

○床サインは、人が多いと隠れて見えないなくなる、床面に注意が行き過ぎてしまい立ち止まる、歩みが遅くなるということもある。そのため、非常にシンプルなものにして、無くても済むけれどもあれば役立つという程度がよいのではないか。

○バリアフリールートは、全容が何となく分かるものを示せると良いのではないか。また、基本的にに行けることを示すと思うが、「この先は行けない、こっちに行っては行けない」という指示があるとはいいないか。

○音環境は時間や場所異なるので、ダイナミックに調整するのが一番だと思う。その場所によって機器の調整をする際に、どのあたりを基準にするかなどの調整について盛り込むとよい。また、メンテナンスについても組み込んでどうか。

○駅のホームなどで、例えばスマホから特定の人のだけ聞こえるようにガイドをするなどのことを、新たな情報システムという形で音案内やバリアフリールートに取り入れるとよいのでは。使える手段として何か新しい情報システムがあれば、それを導入して行くというような位置づけで検討してはどうか。

○床サインについては、プロジェクトなど新しい技術の導入に関しても、積極的に議論してはどうか。
→プロジェクトマネジメントについては、「ダイナミックサインのアクセシビリティに関する研究」ということで、産総研の研究所で研究を行っている。

○この検討会が、視覚障害者に限った議論になってしまわないのは良くない。ぜひ障害横断的な議論をして欲しい。

○音案内については、自動調整機能が付けられた商品が既に市販されているので、こうしたものを積極的に活用していくということの啓発ができればと思う。

○音案内を設置する場所は、ガイドラインで現在5箇所決められている。現在は状況が変わってきているので、音案内を設置する場所についてももう一度調査するとよいと思う。

○ICTの携帯端末は、最近特殊な端末ではなく、スマートフォンや、QRコードのような普及・成熟している技術をうまく組み合わせることで実現するということ形に変わってきている。このようになるとガイドラインにまとめたいけるのではないか。ただしその場合、提供する情報について、誰がメンテナンスをして、誰が提供する情報の責任を持つのが問題。

○音の案内について、鉄道駅の無人化や改札の無人化に関して、ソフト的な対応としてインターホンなどにつなげることが非常に重要だが、これを表すサインはガイドラインに記載されているにも関わらずあまり普及していない。なぜ普及しないのか議論をしてほしい。交通事業者側で何か課題になるものがあるのであれば、ぜひ出してほしい。

○私たちは「歩きスマホはやめてください」と啓発をお願いしている立場だが、新たな技術での誘導案内を使うことで、私たちが歩きスマホを率先的にやるということになると、周りに迷惑になるし、自分の危険性も増大する。非常に慎重な議論をお願いしたい。

○地下街のバリアフリールートについて、自分では全く分からず、そこに詳しい人と一緒に連れていってもらうとやっと覚えるという感じ。ぜひ地下街のバリアフリールートについても、何らかの表記をするような方向で検討してほしい。

○床サインだけだと混雑をしている時は見つけることができないので、空間全体でバリアフリールートが分かるようにしてほしい。

○点字プロックは以前よりはガタガタしなくなっているが、危険性があったり、色々なことが起きたりする可能性があるので、なるべく視覚障害者の方も車椅子利用の方も良い施工にして欲しい。

○知的障害は、「音案内」の内容をよく理解できないという障害でもある。知的障害の方は、音についてどのように反応するかについても、検討の中に入れて欲しい。

○ICTに頼り過ぎないということも考えてほしい。また、色を使わずに、シンプルな案内を心がける、安全対策をきちんとやってみて欲しい。

○急に大きな音がするとびびり出すとか、怖いと思ってしまうことがあるので、音声が出る前にチャイムが鳴るとか、音声の出し方が突然ではない形になるように工夫してもらえたらありがたい。

○これまでのバリアフリー整備は、様々な障害当事者、高齢者、その他のお困りごとに対して、一対一対応で回答を作っていた。路面サインを検討するには、床の路面サインだけを検討するわけではなく、どういった吊下げサインや壁サインがあって、その中でどういった位置づけになっているのかなど、総合的なことが必要だと思う。今後は、引き算のデザインが大事になってくるのではないかな。

○さまざまな障害や、困りごとをお待ちの方の意見を丁寧に見ていくと、共通点が多くある。それぞれ困りごとを丁寧にみて行くことによつて、それぞれ一対一対応するのではなく、共通点をうまく採り上げた新しい形の回答があるのではないかな。

○今まで障害別、場所別、設備別、制度別に色々語をしてきたと思うが、これからそれを精査して共通点を見つけて、良い所と良くない所をなぜそうなのかと検討して整理整頓していくべき。

○例えばロービジョンにとって良いものが、知的障害や発達障害の方にとっても居つらい場所が音案内や音サインが聞こえにくい場所は、発達障害や聴覚過敏の方にとっても居つらい場所である、ということがあると思う。そのため、それを整理して、まずは全体的な環境の基準の方針を作った上で、「こういうことをやってみよう」、「こういうことをやるのが望ましいです」のような形で練り直していくことが、これからの流れではないかと思う。

○「JIS X 8341-3」はウェブアクセシビリティではなく、ウェブコンテンツのアクセシビリティの規格。そのため、ウェブのサービスの使っているものが全て対象になる。「ウェブサイトによる案内や誘導についても「ちゃんとアクセシビリティを適用してください」というJISの基準は、そういうものも含めて、もう1回全部整理するべきではないかな。

○音案内も、2002年に最初のガイドラインが策定されてから20年経つので、それも現在の状況に合わせて指針を見直すべき。

3) 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法について (事務局より資料に沿って説明)

○6ページ、10ページで「WG構成員からの主な意見」として挙がっている意見を「主な意見」として挙げるのは問題がある。この資料が公開されるものならば、慎重に取り扱ってほしい。

○単独歩行の分析結果等という項目について、日常的に単独歩行されているのかどうか疑問が残る参加者がいた。そのためこのデータがもし公開されるのであれば、どのデータを公開するか

慎重に検討してほしい。

○19ページで紹介して頂いた、エスカレーターでしか移動できない場所が問題であるというのが、この議論の出発点なので、この部分を大切にしたい。

○17ページに「特に必要性が高く、安全性が担保されている駅に条件を限定して、誘導用プロックの敷設を検討する必要がある」とあり、基本的にはこれが良いと思う。エスカレーターしか上下移動の手段が選べないところが非常に重要なので、まずそこを進めたい。

○データを見た限りでは、誘導用プロックの有効性は明らかだと思う。ただし、これを敷設する場合には、階段とエスカレーターの違いをどう伝えるかが課題。

○「安全性が担保されている駅」という表現があるが、これはどういう意味か？

→今の基準でも、設置する条件として、「音案内が用意されたものであれば、音声で階段がエスカレーターが分かるはずであり、片方向のみにしか誘導しないため、上りと下りを間違えることもない」という状況が担保される。これが「安全性が担保されている」の意味。

○18ページ「実証試験結果」などで、「乗リ口のみ」に線状プロックを敷設した・・・とあるが、今回の実験は乗リ口のみで行っていないので、乗リ口のみにと記載する意味がないと思う。

○13ページ「誘導用プロックの敷設についてデメリット以上に敷設のメリットを感じているため」とあるが、これは具体的にどうということなのかを教えてください。

→わかりにくいので表現を修正する。

○今後同様の実験をどれくらい規模で行う予定か教えてください。

→今回の実証試験で出てきた課題の解決に向けて、どういう実験ができるのか、どういう環境でやればよいのかも含めて今後検討したい。

○19ページの最後、2列のエスカレーターでの課題にもあるが、片側をあげるのが「マナー」になってしまっている現状があるため、安心して利用できるような啓発が本来に必要だと思う。

○現在のエスカレーターの音案内の状況は、ガイドラインの参考文献の内容まできちんと反映されていない状況。そのため例をしっかりと挙げていくべき。また、階段については、現状は上り階段が下り階段を示すことができていない。このような状況なので、音声ガイドラインは一度整理するべきではないかな。

4) 特急車両におけるバリアフリー対策について (鉄道局より資料に沿って説明)

○重症心身障害児(者)は、人工呼吸器、痰の吸引、ネブライザーなどを利用するので、ぜひ電源、コンセントを設置して欲しい。

○特急車両の定義をあらかじめ決めておかないと、ガイドラインとしてまとめる時に苦労するのではないかな。

○各社、各線で、新幹線と違って多様なので、ガイドラインを設定するのは大変だと思うが、将来新造する車両も視野に入れて新幹線と同じような形でガイドラインを進めて欲しい。

○大型の電動車椅子、ハンドル型の電動車椅子、ストレッチャータイプなどについても、車内での移動も含めて検討して欲しい。

○今回は車椅子スペースということだが、視覚障害や聴覚障害などほかの障害についても、誘導

なども含めて検討してほしい。

○デッキに出るところの自動ドアのセンサーがその場所にいるとずっと反応し続けるという経験をしたことがある。もし可能なら、床に範囲を明示するなどガイドラインで対応すると良いのではないか。

→N700Sからは、センサーの感知範囲をかなり狭めてもらっている。JR 東日本の E7系にも採用され、今後入ってくる新車でもそのような工夫はされることになると思う。

○緊急災害時に、聴覚障害者は情報が不足するということが毎日起こっている。新幹線、特急車両については、車内で災害に関わる音声情報があつた場合には、字幕、電光掲示等で表示できるようにしてほしい。また、字幕表示は一行という形が多いと思うが、できれば二行の情報が表示できる設備の工夫もぜひ今後検討してほしい。

→平成 30 年の基準の改正で、急遽、列車の行き先を変更した場合や、特急が各駅停車に変更となった場合には、車内の表示装置で掲示するようという基準になっている。また、今は、トランプル時に車両の状況に関する情報も、鉄道事業者がスマホなどを経由して丁場に出しているのもので、そのようなことも推奨していきたい。

○酸素濃縮器を使うことがあるため、コンセントがあるとありがたい。

○例えば 16 両編成の新幹線が来て、3 人や 4 人の車椅子利用者が乗り込む時に、もしいまの比率で行くと乗り切れない。その場合にどうするか考えておく必要があるのではないか。

5) その他 (事務局より説明)

令和3年度 第2回 公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会

日時：令和4年1月31日（月）10時～12時
場所：Web会議（事務局：合同庁舎3号館3階会議室）

【議事概要】

（総合政策局バリアフリー政策課長挨拶）
（庶長挨拶）
（事務局より資料に沿って説明）

（委員からの意見概要）（○：委員 一：事務局等）

（1）鉄道駅におけるバリアフリールートの個々の施設・設備の誘導案内表示等に関する事例調査の結果等について

（事務局より資料に沿って説明）

- 触知案内板の音案内には、センサー感知で鳴動するものもあるが、利用者が主要な動線を通った時に起動するか否か、あるいは必要とする人が確実にセンサーの前を通るのかを確認することが必要だと思う。
- 触知案内板については、設置位置と、音案内が聞き取れるということが課題として大きい。同時に、音が無駄に流れないようというところで、バランスを取って設置する必要がある。
- 触知案内板については、どこにあるかからない、埃だらけで触りたくないなど、様々な理由で使用頻度が少ない例があるほか、触知案内板を触っても分かりにくいという根本的な問題が存在する。触知案内板の有効性を再認識すべきではないか。
- 触知案内板を重視するのではなく、案内拠点を重視して、案内拠点に来ていただけのような方法を取ることも重要である。
- 誘導ブロックの色を変えて、別の意味を持たせたことが原因で混乱が生じる例があると聞いている。したがって、本来の誘導ブロックが示す意味が損なわれないよう、今後の方向性を検討してほしい。
- 誘導ブロックの色を変えたり、誘導ブロックの一部に色を付けたりすることは、視覚障害者の観点から不適切である。ロービジョン（弱視）の方々は、誘導ブロックの色は黄色と考えている。どうしてもコントラストが低くて見えにくいのであれば、側帯を用意すべきである。
- ホームだけでなく、鉄道駅のあらゆる場所に、字幕や手話などで情報が表示できる設備の設置をお願いしたい。
- 地下鉄については、全ての階段の出入口に、速くからでも視認できるような、エレベーターの位置の案内を設置してほしい。
- 空間の性質に依りて、床サインがいかんにかにその能力を発揮すべきか、という点に関して、整理が必要である。
- 床サインの必要性や効用、効果が発揮できる場面等に関しては、サインシステム全体の中で評価する必要がある。
- 万一の火災時には、煙が上方に上がるので、床サインにより誘導できるようにした方がよい。

- 錯視を活用した床サインの事例もみられるが、不安感や危険性を伴うといった副次的な作用が起きているため、取り扱いは慎重に行うべきである。
- 床材の配色を変えることによる、安全なエリアとそうでないエリアの区別は、配色等のルーラー化が今後の課題である。
- 盲導鈴の意味に関する整理を行う上では、単独で移動している視覚障害者が目的の入り口を見つけられることを主眼に置いてほしい。
- 音案内について、長いメモロディはそれを聴き込んでしまい注意をそらされるので、チャイムやブザーなどで利用者の注意を引きつけて、必要な情報を提供する方がよいと思う。
- 音案内については、環境全体のトータル・サウンドコーディーネートも考慮して課題を示す必要がある。
- 鉄道駅では、吸音材を用いて吸音をすることにより、音環境が大きく改善される。
- 人工地盤のような構造物で、ホームの屋根を線路敷まで大きく架設する駅も多くなっているが、近年は音サインなどが増えていくにつれて、吸音もされていない屋根が上にかかることで、喧噪感が増し、音環境が分りづらくなっていくのではないかと危惧している。
- 盲導鈴について、「バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編(R3.3)」の132ページでは、同じ音色の音サインに「改札口」と「地下鉄の地上出入口」の2つの意味が与えられている一方、同ガイドラインの基本的な理念では、1つの音サインには1つの意味と掲げられており、記述が矛盾している。この状況は改善すべきである。
- ホーム上の視覚障害者誘導用スピーカーの配置は、長軸方向とするのが基本かもしれないが、周辺環境との兼ね合いで、逆に危険になる例も存在する。設置方法を専門家や有識者が点検することが重要であり、見た目のみから適切であるかは一概に言えない。
- ISOで規定されている安全色や危険色を除き、色に意味を持たせることは、カラーユニバーサルデザイン観点から不適切である。
- 階段の踏面に模様を付けることで、必ずしも落差が分りやすくなるとはいえない。階段がある環境や、模様の種類にもよる。
- 事例の整理をするにあたっては、乗降客数や駅の路線数や物理的構造などの整理を行った上で、なるべく構造的な整理をしたほうがよい。
- 視環境や音環境など、ある空間全体の環境を捉えた総合的な検討が重要である。
- バリアフリー整備ガイドラインは、単体の物を突き詰めていくという考え方の部分が多いが、環境全体で考えることが重要であり、「全体の環境の中でどうあるべきだ」ということが十分に議論されるべきである。
- 情報が過度に多い誘導案内は、障害の有無にかかわらず、あらゆる利用者が混乱すると思うので、情報量の整理は進めていただきたい。
- サインのわかりやすさや音環境などにおいて、知的・発達・精神障害者への配慮事項を整理することを、今後の課題に位置付けてほしい。
- 鉄道駅における誘導案内において、ピクトグラムは各社局共通にした方がよいと考える。また、ある程度壁サイン等のレイアウトに関するルールを統一すれば、色やフォントなどが変わってもすぐに見たい情報が得られるのではないか。
- 宣伝広告とサインが干渉し、サインが発見しにくい場面が多く存在する点について、課題とし

- 「時間帯によってエスカレーターの進行方向を変えず、進行方向を示す音声案内の設置により、安全性を担保する」とあるが、逆に、進行方向が変わらず進行方向を示す音声案内があれば安全性が担保できると読める。この部分の記述については、前提条件を詳細に書くなどし、工夫をしてほしい。
- エスカレーターの共通ルールとなると、鉄道駅のみに関する議論ではとどまらない。

(4) その他

- 車椅子使用者が乗降する際の乗務員等への業務連絡については、各社局ともアウナンス以外の方法に切り替えるよう取り組んでもらいたい。
 - 現在、劇場等は、バリアフリー法の義務基準に反映されておらず、大阪・関西万博でのUIDガイドラインについても、12月から再検討を行っている。ぜひ本検討会で、将来の義務基準についても検討してもらいたい。
 - 現在のバリアフリー整備ガイドラインの全体を、専門家と有識者で精査する必要があるのではないか。現在のバリアフリー法は、ハートビル法と交通バリアフリー法とを統合した経緯があり、ガイドラインにもハートビル法が担った部分が含まれるはずだが、鉄道駅以外の施設に関する議論が抜けがちである。
- 以上

て挙げてほしい。

○吊下げサインが照明と干渉して見えにくくなっている事例について、総合的に検討することが必要である。

- スマートフォンを活用した視覚障害者向けのナビゲーションシステムについて、システム自体の有効性は認めるが、音声を聞きながら歩くことで周囲への注意が散漫になり、「歩きスマホ」による危害を与える懸念がある。したがって、取り扱いは慎重にした方がよいと考えている。
- スマートフォンによる視覚障害者向けのナビゲーションシステムは、白杖を使わないために危険性が増すという指摘が多くある。ホームからの転落事故を誘発する可能性があることも指摘されているので、慎重に検討すべきである。
- プロジェクションマッピングを活用した誘導案内については、コントラストをどう確保するかが課題である。

(2) 特急車両におけるバリアフリー対策の最終とりまとめ案について (鉄道局より資料に沿って説明)

- ウエブを利用した予約は、なるべく早く早く対応した方が望ましい。
- 着替えなど広いスペースが必要となる場合は、例えば多目的室を小さく2つに分けて、内部扉で車椅子対応トイレと繋がるなどして、必要に応じて拡張できるようにしてはどうか。
- 自動ドアのセンサーへの干渉については、車椅子スペースが設置されている車両の当該扉のセンサーにカバーを付けるなどすれば、容易に対策ができるのではないかと。

(3) 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法調査結果のガイドライン（旅客施設編）への記載について

(事務局より資料に沿って説明)

- 「エレベーターや階段が近くはない」という要件の妥当性については、単独歩行をしている視覚障害者の観点からは、エレベーターに関する音サインの規定がなく、階段も長い場合があるため、検討の余地があると思う。
- エスカレーターのほかに、エレベーターや階段が並列している場所で、視覚障害者が移動する際、誘導されている先がエスカレーターかそれ以外かを知る手立てはあるのか？
- 個々のエスカレーターで、いろいろなケース・課題が出てくるものと思う。今後の検討にあたっては、様々なケースを把握して議論していきたいという趣旨で、今回公開しているものをご理解いただきたい。
- エスカレーターでしか上下移動できない経路を知らせる場合、駅構内での音声案内との組み合わせが必要ではないか？
- エスカレーターには必ず音声案内があるという前提で議論が進んでいる。
- どの昇降設備に誘導するかについては、空間の特性とともに議論がなされるべきである。
- エスカレーターの出口部分での、誘導ブロックの敷設に関する共通ルールについても議論していただきたい。

7 第3回 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループ 配布資料

令和2年度 第3回視覚障害者のエスカレーター利用のための
誘導案内方法検討ワーキンググループ

視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討
ワーキンググループ 構成員名簿

令和3年7月20日（火）14：00～16：00
Web会議（事務局：合同庁舎第3号館3階会議室）

（五十音順、敬称略）
◎：座長

1. 開会
2. 議事
 - (1) エスカレーターの誘導案内方法に関する実証試験結果（速報）について
 - (2) その他
3. 閉会

【有識者】

稲垣大澤	具央大輔	志人	中央大学 研究開発機構 准教授
野田大	関 喜一	志人	公益財団法人鉄道総合技術研究所 主任研究員
		大輔	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 バリアフリー推進部 企画調査課長（整備支援課課長兼務）
		一	国立研究開発法人産業技術総合研究所 情報・人間工学領域 人間情報インテラクション研究部門 行動情報デザイン研究グループ グループ付
◎中野松	野田 泰雄	志人	慶應義塾大学 経済学部 教授
	田 雄二	二	東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻 准教授

【障害者団体等】

庵加大	福 和子	悟和子	社会福祉法人全国盲ろう者協会
白 井 夕	橋 玲子	子	特定非営利活動法人全国視覚障害者情報提供施設協会 サビエ事務局長
	高 玲子	子	公益社団法人日本網膜色素変性症協会 理事
	田 中 雅之	之	公益社団法人東京都盲人福祉協会 指導員 （日本弱視者ネットワーク 代表）
	堀 内 隆	隆	武蔵野市視覚障害者福祉協会
	吉 川 明	明	社会福祉法人名古屋総合リハビリテーションセンター 自立支援課副長 リハビリテーションセンター 事務局長
			日本歩行訓練士会 事務局長
			社会福祉法人日本視覚障害者団体連合 情報部長
			社会福祉法人日本盲人社会福祉施設協議会 理事 （公益財団法人日本盲導犬協会 顧問）

【オブザーバー】

東海旅客鉄道株式会社
東京地下鉄株式会社
西日本旅客鉄道株式会社
東日本旅客鉄道株式会社

視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WG出席者名簿

資料 1. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討WG構成員名簿

資料 2. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験の結果（速報）

参考資料. 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験の方法

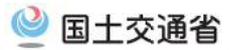
視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法に関する実証試験の結果（速報）

国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

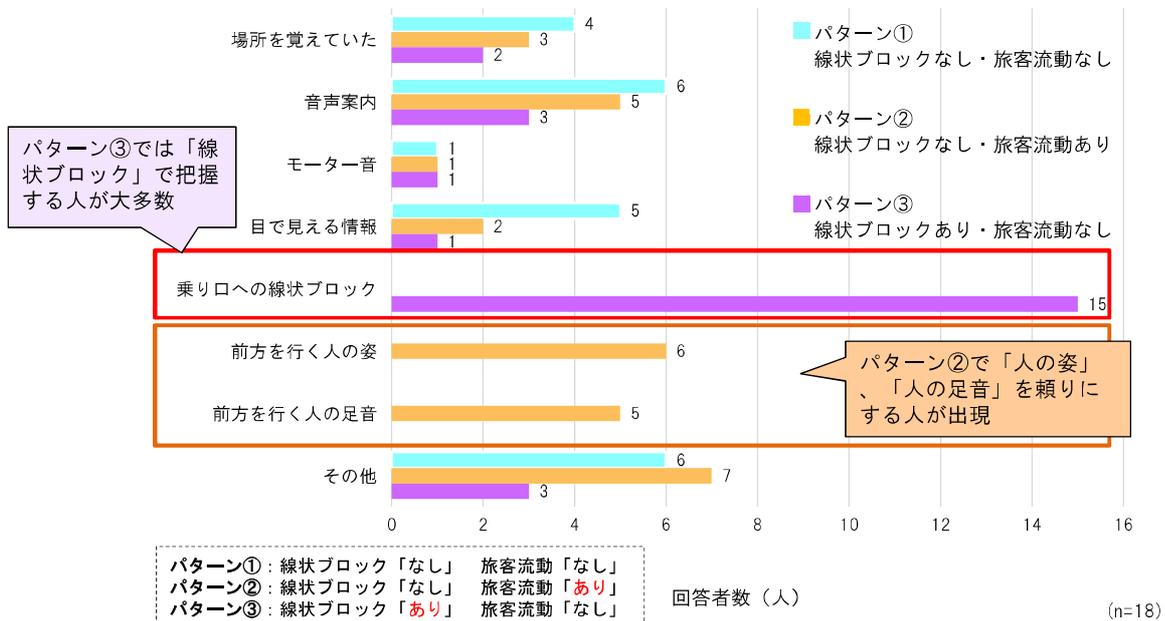
1. アンケート調査結果 (1) 個別アンケート結果①



■エスカレーターへの位置の把握方法

- ・パターン①では「音声案内」や「目で見える情報」でエスカレーターを把握する傾向。
- ・パターン②（人流あり）ではパターン①に加え、人の「姿」や「足音」での把握が増加。
- ・パターン③（線状ブロックあり）ではほぼ全員が線状ブロックで把握。

<エスカレーターへの位置の把握方法>



1. アンケート調査結果 (1)個別アンケート結果②

■エスカレーター利用の各段階における評価（位置の把握、乗る時、降りる時）

- ・エスカレーターの乗り口の「乗り口の位置の把握」ができた被験者は、パターン①→パターン②（人流）→パターン③（線状ブロック）の順に増加。
- ・「手すりを掴む」、「躓きやバランスを崩さず乗り降り」は、人流、線状ブロックの有無に拘わらず、ほぼ全員が「できた」と回答（被検者自身による予防能力は高い）。

＜エスカレーターの乗り口の位置の把握＞



パターン③で、全員が乗り口の位置を把握可能に

＜手すりを掴む＞



注：その他=手すりにつかまない

＜躓きやバランスを崩さず乗る＞



＜躓きやバランスを崩さず降りる＞



パターン①：線状ブロック「なし」・旅客流動「なし」、パターン②：線状ブロック「なし」・旅客流動「あり」、パターン③：線状ブロック「あり」・旅客流動「なし」

1. アンケート調査結果 (1)個別アンケート結果③

■エスカレーター利用の各段階における評価（降りた直後、行き先の把握）

- ・エスカレーターを降りた後に、「立ち止まらず前方に進む」、「ゴールの線状ブロックを把握」することについては、パターンを重ねるごとにできた割合が増加（慣れの影響も考えられる）。

＜エスカレーターから降りた後立ち止まらずに進む＞

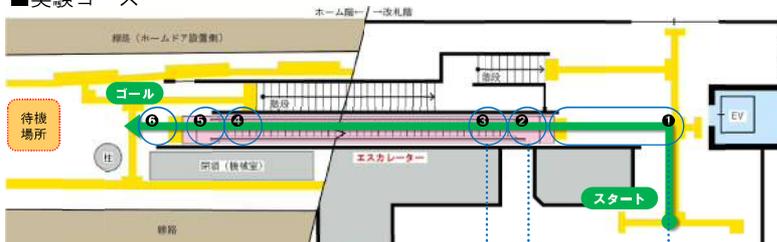


＜ゴールの線状ブロックの把握＞



パターン①：線状ブロック「なし」 旅客流動「なし」
 パターン②：線状ブロック「なし」 旅客流動「あり」
 パターン③：線状ブロック「あり」 旅客流動「なし」

■実験コース

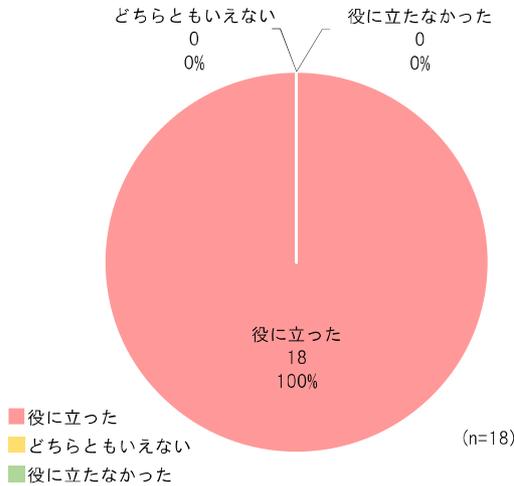


誘導用ブロック

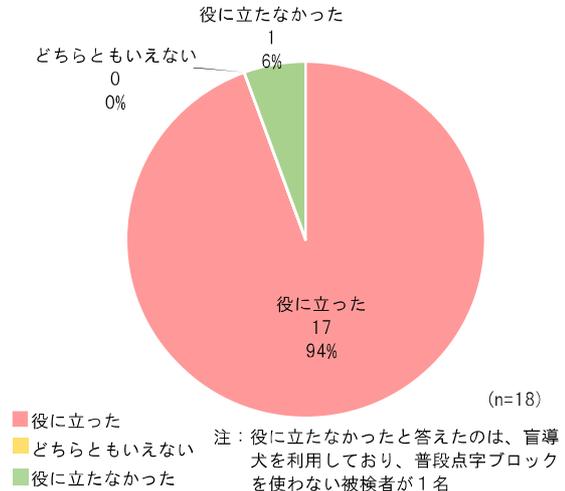
■線状ブロックの有効性

・ほぼ全員が、乗り口への線状ブロックは「エスカレーターの位置の把握」や「エスカレーターに真っ直ぐに乗る」のに役立ったと回答しており、線状ブロックはエスカレーターを容易に把握し、安全に乗るために有効に機能していることが伺える。

<線状ブロックの有効性：エスカレーターの位置の把握>



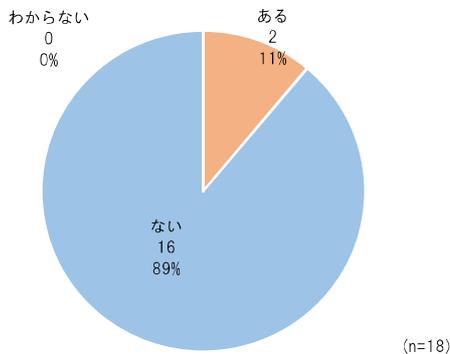
<線状ブロックの有効性：エスカレーターに真っすぐ乗る>



■総合評価

・実験を通して危険を感じたことについては、ほとんどの被験者が「ない」と回答。
 ・パターン別の「利便性」と「安全性」の評価では、パターン③が最も高く、線状ブロックが利便性・安全性共に有効に機能していることがうかがえる。

<実験を通して危険を感じたこと>

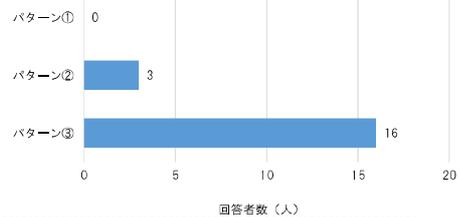


<危険と感じた具体的な内容>

- ・試験パターン①と②では、線状ブロックがないと危険(1人)
- ・普段から右へ行く習性があるので、ブロックが無いと、エスカレーターの右側にある階段に行ってしまうそうだった(1人)

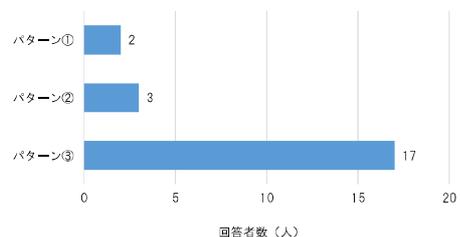
- パターン①：線状ブロック「なし」 旅客流動「なし」
- パターン②：線状ブロック「なし」 旅客流動「あり」
- パターン③：線状ブロック「あり」 旅客流動「なし」

<利便性の評価：最も位置が把握しやすかったパターン>



- <選択した主な理由>
- ・パターン②：人の動き(2人)、人の足音(1人)
 - ・パターン③：誘導ブロック(15人)、慣れ(1人)

<安全性の評価：最も安全に乗れたパターン>



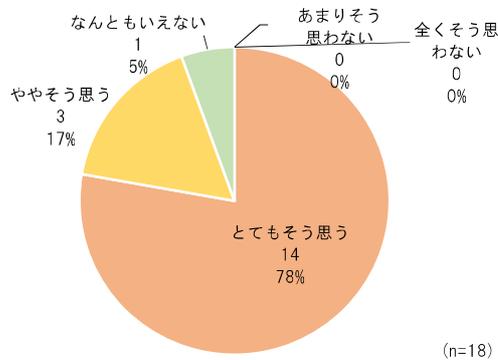
- <選択した主な理由>
- ・パターン②：人の動き(1人)
 - ・パターン③：誘導ブロック(14人)、慣れ(1人)

1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果②

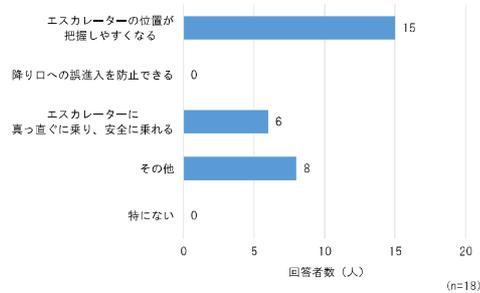
■乗り口への線状ブロック敷設に対する評価（ブロック敷設の是非、メリット、デメリット）

- ・線状ブロックが敷設された方がいいという意見が大半であり、メリットとして「エスカレーターの位置の把握のしやすさ」が挙げられている。
- ・一方、「階段との誤認」等を心配する声も多く、これらへの対応が今後の検討課題。

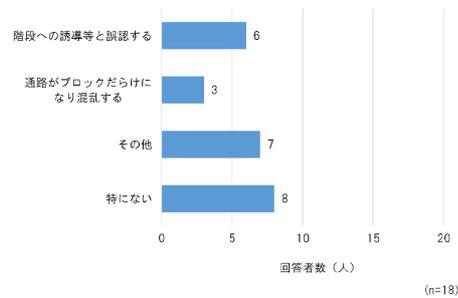
＜線状ブロック敷設の是非＞



＜線状ブロック敷設のメリット＞



＜線状ブロック敷設のデメリット＞



※メリット・デメリットに関する「その他」の主な意見

- ブロック敷設のメリット
 - ・歩く場所がはっきりする (2人)
 - ・黄色の色が分かりやすい (ロービジョン) (2人)
 - ・エスカレーターを中心に誘導してくれる (1人)
 - ・自分のいる位置の左右が分かる (1人)
- ブロック敷設のデメリット
 - ・上りと下りが分からないと困る (2人)
 - ・いくつもエスカレーターがあると誤認する (1人)
 - ・2人乗りのエスカレーターは、どの位置に誘導するかルールが必要 (1人)
 - ・ブロックの色が汚れていると蹟く (ロービジョン) (1人)

1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果③

■乗り口への線状ブロック敷設に対する評価（階段との判別、誘導ブロックが増える影響）

- ・全体を通して、音声案内を望む声が多かった。
- ・線状ブロックが、エスカレーター位置を容易・安全に誘導する機能の有効性は確認されたが、残された課題も多く、音声案内による補助など、機能の追加が必要。

＜線状ブロック敷設に対する評価＞

●階段とエスカレーターの判別

カテゴリ	内容
音声案内	音声案内 (12人)
ブロックの形	線状ブロックの形を変える (2人)
ロービジョン者への目印	光・照明が有効 (2人) 床面への矢印 (2人) ろう者であるため、音声案内ではなく、階段の手すりの印のように、エスカレーターだと分かる印が必要 (ロービジョン・ろう) (1人)
その他	点検蓋をもう少し手前から敷設してほしい (1人) エスカレーターが階段かについては覚えるしかない (1人) 歩行能力の向上 (1人) 「メロガイド (signal aid)」という機械に対応してほしい (1人)
必要なし	触覚に集中して歩行しているので特に必要ない (1人) エスカレーター機械音や白杖の音で探るので問題ない (1人)

＜線状ブロック敷設に対する評価＞

●誘導用ブロックが増えた場合の問題

カテゴリ	内容
誘導場所が不明確	どこに誘導されているのか分からない (音声案内等何らかの案内が必要) (8人)
誤認の可能性	エスカレーターと階段を誤認 (2人) 逆方向のエスカレーターや階段に進む (1人)
迷う可能性	よく分かっていない駅だと迷う (1人) はじめて行くところは道に迷いやすい (1人)
問題なし	基本的には問題ない (2人) 何もないと確認しにくいので、誘導ブロックが増えても問題はない (1人) 何度か使えば構造を覚えるので問題はない (1人)

※音声案内に関する具体的意見

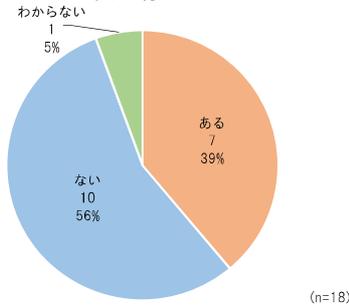
- ・「エスカレーターまで後〇〇m」という案内があると良い
- ・直前ではなく、少し手前からの案内がほしい
- ・音声案内は壁沿い側でのみ流してほしい
- ・人通りが多い・使い慣れない等、複雑な駅は音声案内では対応しきれない

1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果④

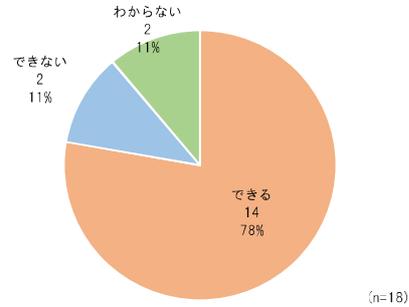
■乗り口への線状ブロック敷設に対する評価（階段との判別、誘導ブロックが増える影響）

- ・駅のプラットホーム上に誘導ブロックが敷設された場合の不安や、旅客流動が多い場所でもエスカレーターを判別できるかについて、心配する意見もあり、今後の検討すべき課題として考えられる。

＜駅のプラットホームへの誘導用ブロック敷設に対する不安の有無＞



＜旅客流動が多い場所でエスカレーター把握の可否＞



＜不安の具体的内容＞

- ・エレベーターや階段と誤認する恐れ (3人)
- ・線路があるため危険を感じる (2人)
- ・杖を蹴られたり、逆に人の足を杖で払ってしまう (1人)

＜可否の具体的理由＞

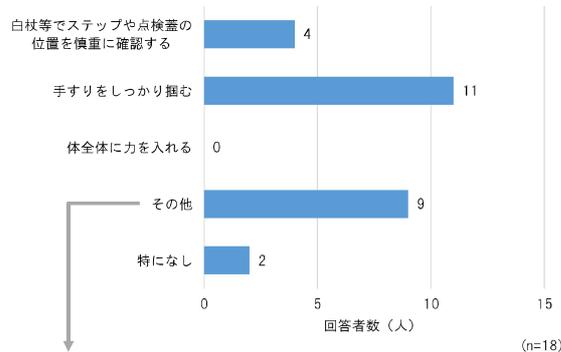
回答	理由	
	カテゴリ	内容
できる	判別材料	大体の人はエスカレーターに行くので、周辺の人の流れが分かるから (4人) 人が多い時の判別材料が増えるから (2人)
	位置の把握	人が多いとどこに向かっているのかわからないが、誘導ブロックがあればエスカレーターの位置が把握できる (2人)
	判別	誘導ブロックにより、階段・エスカレーターの判断ができれば可能 (2人)
できない		視覚情報がなければ、行ってみないと分からない (1人) 人がいるので、誰かに誘導ブロックに乗せてもらう必要がある (1人)
	わからない	はじめて行く駅だと分からないが、慣れている駅なら判別可能 (1人) ブロックの上に他の人やその荷物がある、他の人の足を払う可能性がある (1人)

1. アンケート調査結果 (2)全体アンケート結果⑤

■当事者自身による普段の予防（躓きや転倒等の予防、他の利用者との接触・衝突の予防）

- ・手すりを掴んだり、前の人と間隔をあけて乗る等、被検者は普段から意識して、様々な予防策をとっている。

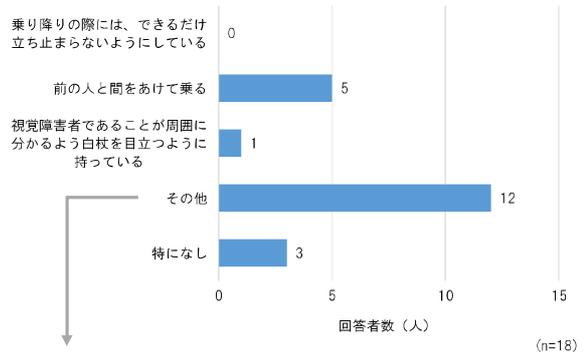
＜躓き、転倒等に対する予防策＞



＜「その他」の具体的な予防策＞

- ・上りと下りを間違えない (2人)
- ・前の人と1～2ステップ空ける (1人)
- ・あわてて乗ろうとしない (1人)
- ・足の裏の感覚を気にする (1人)
- ・白杖がすぎ間に挟まらないよう注意 (1人)
- ・介助者に合図を送る (1人)
- ・周りの利用者が注意を払ってくれている (1人)

＜他の利用者との接触・衝突の予防策＞



＜「その他」の具体的な予防策＞

カテゴリ	予防策の内容
片側に寄せる	なるべく左に寄る (5人)
	左のベルトを持つ (1人)
	荷物を両手に持たず背負い、幅を取らない (1人)
時間もしくは場所的な余裕の確保	先を急がない (2人)
	混雑を避ける (1人)
移動の際の注意	エスカレーターの中は歩かない (1人)
	ゆっくり歩く (1人)
乗り降り時	後ろの人に気を付けなるべくスムーズに降りる (1人)

- エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設した効果
 - ・パターン①、②（線状ブロックなし）ではエスカレーターの位置を把握できなかった被験者も、パターン③（線状ブロックあり）では、全員がエスカレーターの位置を把握できた。このことから、（音声案内とあわせて）エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは、エスカレーターの位置の把握に役立つことがうかがえる。
 - ・被験者のほぼ全員が、線状ブロックがエスカレーターの位置の把握や真っすぐに乗ることに役立ったと回答している。
 - ・以上のことから、エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは、利便性と安全性を高めることに役立っていることがうかがえる。

- 視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性
 - ・すべての試験パターンで、被験者がエスカレーターを利用する際に躓きやバランスを崩すことはなかった。
 - ・日頃から、エスカレーターを利用する際に躓きや転倒の防止、ほかの利用者との接触・衝突の防止に気を付けていることも、アンケートの結果から確認された。
 - ・以上のことから、視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性について、特に問題はみられなかった。

- その他
 - ・誘導用ブロックの敷設に関わり、階段との誤認の不安、旅客流動が多い場所での判別などに対する不安等の意見も挙げられている。

10

2. 行動観察 (1) 行動観察の概要

■観察方法

- ・実証試験中における被験者の行動を目視により確認し、顕著な行動（躓き、転倒、戸惑い、立ち止まり等）があった場合に記録した。
- ・あわせて、試験後にも再確認できるように、実験中の被験者行動をビデオ撮影、記録した。（次回検討委員会に向けて整理予定）

■行動観察の検証項目と検証事項

検証項目	検証事項
エスカレーター利用の問題	・各パターンの各段階での問題の有無
視覚障害者自身による安全対策（手すりの利用、ステップ・点検蓋の確認等）	・乗降時の手すりの利用状況やステップ・点検蓋の確認状況等
線状ブロック敷設の効果	・エスカレーター乗り口への到達のスムーズさ、進入時の体の向き等

■結果の整理方法

- ・実験当日の被験者の行動を概観したところ、全盲とロービジョンとで大きく異なっていた。そのため、行動観察の結果も全盲とロービジョンの別に整理した。（今回の被験者は全盲、ロービジョン、盲ろうの3群に分かれるが、盲ろうに特有の行動が見られなかったため、ここでは便宜上全盲、ロービジョンの2区分とした。）
- ・パターン①とパターン②とでは、全盲とロービジョンを問わず、概観して優位な差があるといえるほどの行動変容はみられなかったため、パターン①と②を包括し、誘導用ブロックを設置したパターン③と比較した。

11

■行動観察の結果 (全盲の被験者)

- ・パターン①、②に比べて、パターン③ (線状ブロックあり)では、ほとんどの被験者がエスカレーターに正対できる地点を認識し、危なげなくエスカレーターに乗っていた。
- ・パターン③ (線状ブロックあり)では、エスカレーターの位置を把握しやすくなり、誘導用ブロックを敷設した効果がうかがえる。

検証項目	パターン①、② (線状ブロックなし)	パターン③ (線状ブロックあり)
エスカレーター利用の問題	・概してエスカレーターに正対できる地点が把握しづらく、戸惑う被験者が多かった。	・パターン①、②に比べてほとんどの被験者がエスカレーターに正対できる地点を認識し、危なげなくエスカレーターに乗っていた。
視覚障害者自身による安全対策 (手すりの利用、ステップ・点検蓋の確認等)	・白杖を用いて前方の状況を探ってはいたものの、被験者自身がどこを歩行しているかが把握しづらく、安全性を確保しているとは言いがたい状況であった。	・白杖も使いつつ誘導用ブロックを確認することで、安全性を確保していた。
線状ブロック敷設の効果		・誘導用ブロックを敷設してなお分岐場所やエスカレーターまでの経路が把握できなかったのは9名中1名であり、敷設の効果がうかがえる。

■その他特筆事項

- ・パターン①と②を比べたときに、旅客流動役の足音を追うことでエスカレーター位置を把握できたとみられる被験者がいた。(15ページの被験者例3参照)
- ・実験の趣旨や内容に直接関わるものではないが、盲導犬を使う被験者の例において、(それまで無かった)誘導用ブロックがパターン③で出現したことにより、盲導犬が逆に戸惑い、状況を理解するのに若干の間があったように見られた。

■行動観察の結果 (全盲の被験者の例1 (午前3※))

※午前3：午前の3番目の被験者の意味。本資料末の被験者の属性一覧の番号と対応している (以下同様)。

パターン①



・エスカレーターの位置把握がうまくできずエスカレーターに乗るまでに迷走状態が続いた。

パターン②



・旅客流動による他者の気配や足音等はほとんど効果がなく、パターン1と同様の迷走状態が続いた。

パターン③



事前に説明・確認した分岐地点

誘導用ブロックがあれば、エスカレーターの位置の把握が可能

・線状ブロックを辿ることで、ほぼ順調にエスカレーターに向かった。

2. 行動観察 (2) 行動観察の結果 (全盲の被験者)

■行動観察の結果 (全盲の被験者の例2 (午後6))

パターン①



・白杖を使ってもエスカレーターまでの分岐位置が把握できない

パターン②



・旅客流動があっても、同様に白杖を使ってもエスカレーターまでの分岐位置が把握できない

パターン③



・白杖を使って線状ブロックを把握し、エスカレーターまで安定して到達



誘導用ブロックがあれば、エスカレーターの位置の把握が可能

14

2. 行動観察 (2) 行動観察の結果 (全盲の被験者)

■行動観察の結果 (全盲の被験者の例3 (午前6))

パターン①



・エスカレーターの位置把握がうまくできず光電ボール (実験中は遮光) 前でとまる

パターン②



前方を歩く人の足音で、エスカレーターの位置の把握が可能

・前方を歩く旅客流動役の足音を追うことでエスカレーター位置を把握

パターン③



事前に説明・確認した分岐地点



誘導用ブロックがあれば、エスカレーターの位置の把握が可能

・白杖を使って線状ブロックを把握し、エスカレーターまで安定して到達

15

■行動観察の結果 (ロービジョンの被験者)

- ・パターン③ (線状ブロックあり) では、パターン①、②では分岐場所が把握できなかった被験者も安定してエスカレーターまで到達した。
- ・パターン③ (線状ブロックあり) では、エスカレーターの位置を把握しやすくなり、誘導用ブロックを敷設した効果がうかがえる。

検証項目	パターン①、② (線状ブロックなし)	パターン③ (線状ブロックあり)
エスカレーター利用の問題	・被験者9名中5名は問題なくエスカレーターに到達できたが、残りは分岐場所が把握できなかった。	・パターン①、②では分岐場所が把握できなかった被験者も安定してエスカレーターまで到達した。
視覚障害者自身による安全対策 (手すりの利用、ステップ・点検蓋の確認等)	・迷いがちな被験者の場合は、介助者による助けを必要とする場面も見られた。	・パターン①、②では分岐場所が把握できなかった被験者も、エスカレーターに向かう誘導ブロックを確認することにより安全に到達した。
線状ブロック敷設の効果		・パターン①、②と異なり全被験者が安定してエスカレーターまで到達しており、敷設の効果がうかがえる。

■その他特筆事項

- ・ロービジョンの被験者の場合は、視力の程度や特性によって見え方に差があり、上記のとおり、パターン①、②において安定してエスカレーターまで到達できた群とそうでない群とに明確に分かれた。
- ・誘導用ブロックの有効性に関しては上記のとおり全ての被験者に対して有効であることが示されたが、見え方の差異による影響等に関しては、アンケート結果と合わせた詳細な分析や、サンプルを増やしての継続的な検証が求められる。

■行動観察の結果 (ロービジョンの被験者の例 (午後7))

パターン①



・白杖を使ってもエスカレーターまでの分岐位置が把握できず、到達できない

パターン②



・パターン②もパターン①とほぼ同様の結果

パターン③



・白杖を使って線状ブロックを把握し、エスカレーターまで安定して到達



誘導用ブロックがあれば、エスカレーターの位置の把握が可能



※ロービジョンの被験者の場合は、視力の程度や特性によって見え方に差がある。

- ・全盲、ロービジョンいずれの場合においても、誘導用ブロックがない場合では、分岐位置（警告ブロックの敷設場所）がうまく把握できず、階段やエレベーターの方まで行き過ぎる被験者が多く見られた。
- ・しかし、誘導用ブロックを設置したパターン③では、正しく分岐場所が把握され、安全にエスカレーターまで到達できることが確認できた。
- ・これにより、今回実施した行動観察の観点からは、視覚障害者をエスカレーターに誘導する手段として、エスカレーターの乗り口に誘導用ブロックを敷設することは安全性、利便性の面で有効であることがうかがえる。

18

3. 実証試験の結果のまとめと課題

検証項目1：視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性・利便性の検証

- ①視覚障害者が単独で、一般的な構造のエスカレーターを利用する際に、視覚障害者の特性に基づく要因により、どのような問題が発生するか？【エスカレーター利用の問題】
⇒すべての試験パターンで、被験者がエスカレーターを利用する際に躓きやバランスを崩すことはなかった。
- ②視覚障害者自身による躓き・転倒等の予防がどの程度可能か？【視覚障害者自身による予防策】
⇒日頃から、エスカレーターを利用する際に躓きや転倒の防止、ほかの利用者との接触・衝突の防止に気を付けていることも確認された。

⇒ 以上のことから、今回の実証試験では、視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性・利便性について、特に問題がないことが確認された。

検証項目2：エスカレーターの乗り口だけに線状ブロックを敷設した際の安全性・利便性の検証

- ・エスカレーター乗り口のみへの線状ブロックの敷設の有無で、エスカレーターを利用する際の安全性・利便性に違いが発生するか？【線状ブロック敷設の効果】
⇒【安全性】エスカレーター乗り口に線状ブロックを敷設することで、全員がエスカレーターの乗り口の位置を把握することができた。躓きや転倒もみられなかった。
⇒【利便性】エスカレーターの位置を、迷うことなく容易に把握することができた。

⇒ 以上のことから、今回の実証試験では、エスカレーターの乗り口だけに線状ブロックを敷設した際の安全性・利便性が確認された。

19

課題

- ・ 今回の実証試験では、エスカレーター乗り口に誘導用ブロックを敷設する効果は認められたものの、階段との誤認への不安、駅のホームでの敷設や旅客流動が多い場所での判別の不安などが挙げられている。
- ・ 視覚障害者が単独でエスカレーターを利用するための誘導用ブロックの敷設に向けて、以下のような課題が挙げられる。

- ・ 階段とエスカレーターの距離が離れている場合、誘導用ブロックの分岐点で階段とエスカレーターを判別する方法（エスカレーターの乗り口に音声案内があるのは前提）
- ・ 二列並んだエスカレーター※1や複雑な構造のエスカレーター※2における問題
 - ※1：並んだエスカレーターの速度が異なる、行き先階数が異なるなど
 - ※2：途中でフラットになるエスカレーター、連続利用（乗り継ぎ）の必要なエスカレーターなど
- ・ ホーム上に敷設した場合の問題
- ・ 旅客流動が多い場所や時間帯における問題
- ・ エスカレーターに乗っている時の他利用者との接触
- ・ 線状ブロックの敷設位置 等

参考) アンケート調査結果 被検者の属性(障害の状況)

<被検者の障害の状況>

実施時間帯	ゼッケンNo	視力の程度	視野		色覚異常	夜盲・羞明の有無	身体障害者手帳の等級	聞こえ方
			欠損の有無	欠損部位				
午前	1	全盲	欠損なし		なし	ない	1級	よく聞こえている
	2	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	明るい見えにくい	2級	よく聞こえている
	3	全盲	欠損あり	その他	なし	暗い見えにくい	無回答	よく聞こえている
	4	全盲	欠損あり	周辺	なし	ない	1級	よく聞こえている
	5	ロービジョン	欠損あり	周辺	あり	暗い見えにくい 明るい見えにくい	1級	よく聞こえている
	6	全盲	-	-	-	-	1級	よく聞こえている
	7	ロービジョン	欠損なし		なし	ない	1級	よく聞こえている
	8	ロービジョン	欠損あり	中心	あり	暗い見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている
	9	全盲	欠損あり	周辺	あり	暗い見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている
午後	1	ロービジョン	欠損あり	周辺	あり	暗い見えにくい 明るい見えにくい	1級	少し聞こえにくい
	2	全盲	-	-	-	-	1級	少し聞こえにくい
	3	全盲	-	-	-	-	1級	少し聞こえにくい
	4	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	暗い見えにくい	2級	ほとんど聞こえない
	5	全盲	欠損あり	中心	あり	暗い見えにくい	2級	よく聞こえている
	6	全盲	欠損あり	その他	なし	ない	1級	よく聞こえている
	7	ロービジョン	欠損なし		なし	暗い見えにくい 明るい見えにくい	1級	よく聞こえている
	8	ロービジョン	欠損あり	周辺	なし	暗い見えにくい 明るい見えにくい	2級	よく聞こえている
	9	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	ない	3級	よく聞こえている

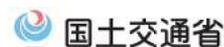
視覚障害者のエスカレーター利用のための 誘導案内方法に関する実証試験の方法

国土交通省 総合政策局 バリアフリー政策課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

実証試験の概要



- 目的：エスカレーターへの視覚障害者の誘導案内のあり方、方法を検討するための基礎的な資料を得る

※今後の検討のための基礎資料を得ることを目的とするもので、今回の実証試験の結果のみで、ガイドライン改定等を結論付けるものではありません。

- 検証項目：

- 1) 視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性・利便性の検証
- 2) エスカレーターの乗り口のみ線状ブロックを敷設した際の安全性・利便性の検証

- 場所：東京メトロ総合研修訓練センター（模擬駅ホーム）

- 試験内容：実証試験は旅客流動及びブロック設置の有無を考慮した3パターンを実施

	旅客流動	線状ブロック (乗り口のみ)
試験①	×	×
試験②	○	×
試験③	×	○

- 検証方法：当事者へのヒアリング、利用状況の第三者による確認によりを検証

- 日時：令和3年6月25日（金）
※密を避けるため、午前と午後に分けて実施

- 参加者等：①参加者：学識経験者、関係団体
②被験者：18名（午前、午後とも9名）

■基準等検討会（平成28年度～29年度（2016年度～2017年度））

- ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設によってエスカレーターに誘導することについては、安全確保等に留意の上、ガイドライン改訂における検討項目として議論

ガイド
ライン
の改定
内容

○考え方

- ・視覚障害者におけるエスカレーター利用のニーズは高く、エスカレーターを使用できる環境を整備する必要があると考えられる。一方で、安全性への配慮が必須であり、視覚障害者誘導用ブロックの敷設に加え、音声案内などでエスカレーターの位置や行き先をよりわかりやすくする等の工夫が必要である。

○エスカレーターに誘導する視覚障害者誘導用ブロックを敷設する際の条件

- ・乗り口方向のみに敷設する。
- ・時間帯により進行方向が変更しないエスカレーターのみ敷設する。
- ・乗り口方向には進行を示す音声案内設置する。

（※誤進入防止のため、降り口方向には視覚障害者誘導用ブロックによる誘導を行わない（参考に記載））

■検討すべき課題

- －誘導案内を行うエスカレーターの対象範囲
- －誘導用ブロックの敷設方法 等

■誘導用ブロックの敷設状況

- ・実態として、公共交通事業者等によるエスカレーターへの誘導用ブロックの敷設が進んでいない

■障害当事者団体の意見

- ・障害当事者団体は、敷設促進について、早急な対応を求めている

■実証試験の目的

- ・公共交通事業者等が旅客施設において、視覚障害者誘導用ブロック（線状ブロック）を用いて視覚障害者をエスカレーターへ誘導案内することを検討できるように、視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性、利便性を検証
- ・また、誘導案内としてエスカレーター乗り口のみに線状ブロックを敷設した場合における安全性、利便性への影響を検証

※今後の検討のための基礎資料を得ることを目的とするもので、今回の実証試験の結果のみで、ガイドライン改定等を結論付けるものではありません。

2

検証項目 1：視覚障害者がエスカレーターを利用する際の安全性・利便性の検証

- ①視覚障害者が単独で、一般的な構造のエスカレーターを利用する際に、視覚障害者の特性に基づく要因により、どのような問題が発生するか？【エスカレーター利用の問題】
- ②視覚障害者自身による躓き・転倒等の予防がどの程度可能か？【視覚障害者自身による予防策】

検証項目 2：エスカレーターの乗り口のみに線状ブロックを敷設した際の安全性・利便性の検証

- ・エスカレーター乗り口のみへの線状ブロックの敷設の有無で、エスカレーターを利用する際の安全性^{※1}・利便性^{※2}に違いが発生するか？【線状ブロック敷設の効果】

※1 安全性：エスカレーターの乗り口に正対して、進入することによるつまずき・転倒の防止

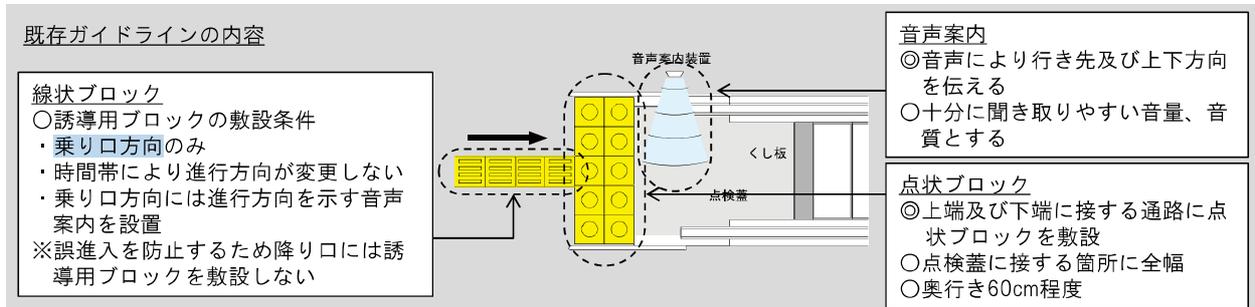
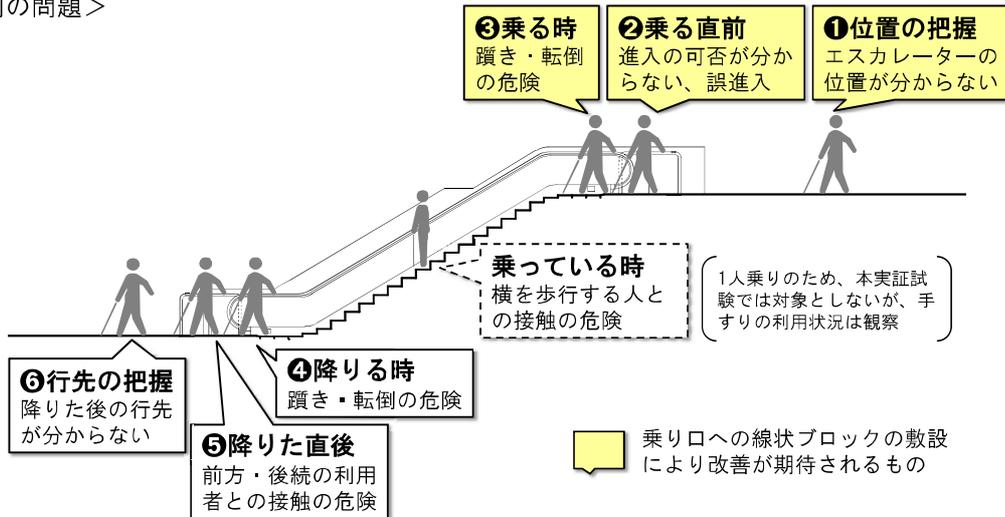
※2 利便性：エスカレーターの位置の把握が容易になることによる、迷いの防止や到達時間の短縮

注) 以下の問題等については、今後の検討課題として整理

- －ホーム上に敷設した場合の問題
- －二列並んだエスカレーターや複雑な構造のエスカレーターにおける問題
- －旅客流動が多い場所や時間帯における問題
- －エスカレーターに乗っている際の利用者との接触
- －線状ブロックの敷設位置 等

3

<段階別の問題>



4

試験場所

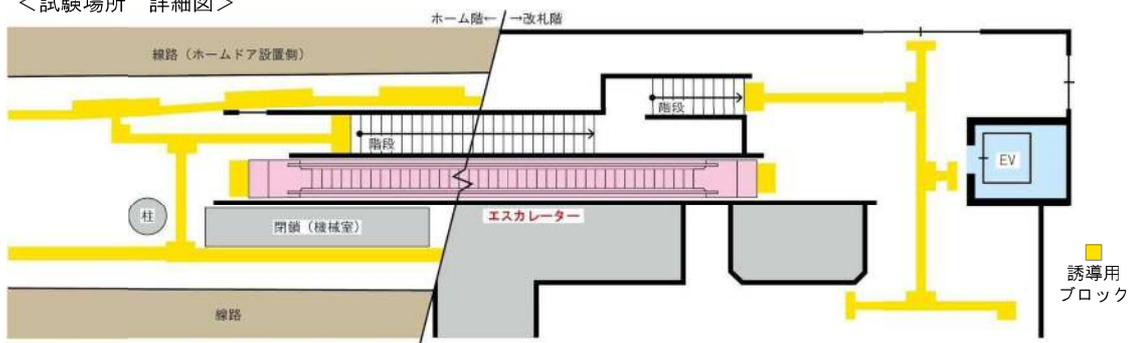
■場 所：東京メトロ総合研修訓練センター 模擬駅

- ・エスカレーターと階段が併設
- ・エスカレーターは1人乗り用
- ・音声案内装置が設置

<模擬ホーム>



<試験場所 詳細図>



5

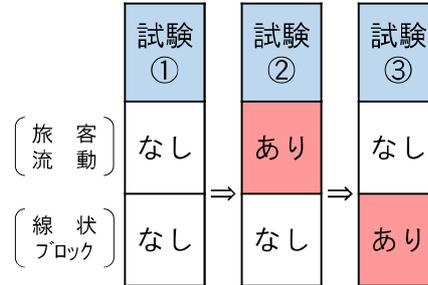
・一般的な構造※のエスカレーターにおいて、既存ガイドラインを前提（点状ブロック・音声案内あり）とし、旅客流動及び線状ブロック設置の有無を考慮した3パターンを試験

※一般的な構造：時間によって進行方向が変わる、3列以上並行して設置されている、途中でフラットになる等の複雑な運用・構造でないもの

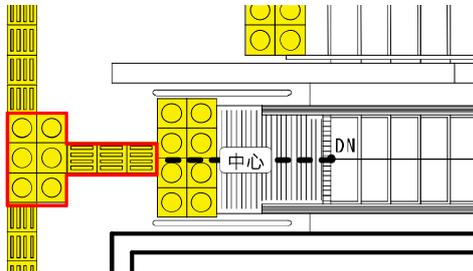
<試験パターン>

	旅客流動	線状ブロック (乗り口のみ)
試験①	×	×
試験②	○	×
試験③	×	○

<試験の順序>



<線状ブロックの敷設方法>



□ 仮設の線状ブロックを設置



<旅客流動>

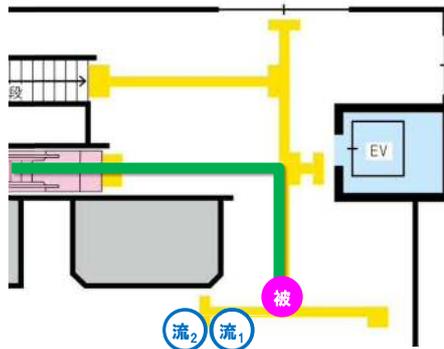
- ・視覚障害者エスカレーター
の乗り口の位置を把握する
情報の一つとして位置付け
- ・2名の旅客流動役が、被検
者の前方を歩行
(次頁を参照)

注) 他の利用者との接触の危
険性等を検証するものでは
ない

実証試験の内容② 旅客流動の動き

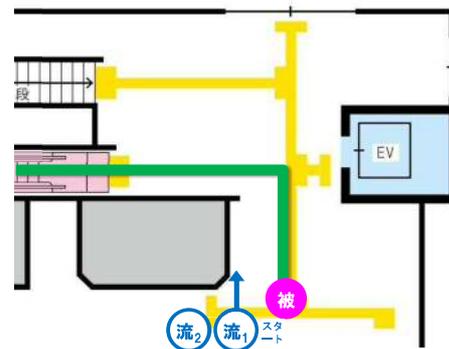
①スタート前

・流動役は被験者の後方に待機



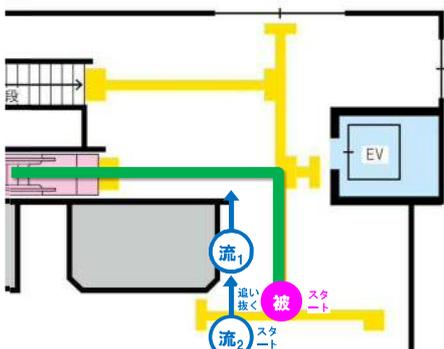
②スタート後(1)

・流動役1がスタートし、被験者を追い抜く



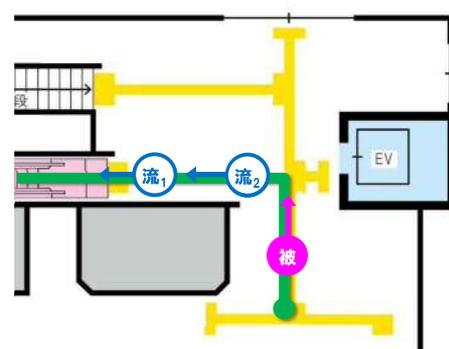
③スタート後(2)

・流動役2がスタートし、被験者を追い抜く
・その後、被験者がスタート



④スタート後(3)

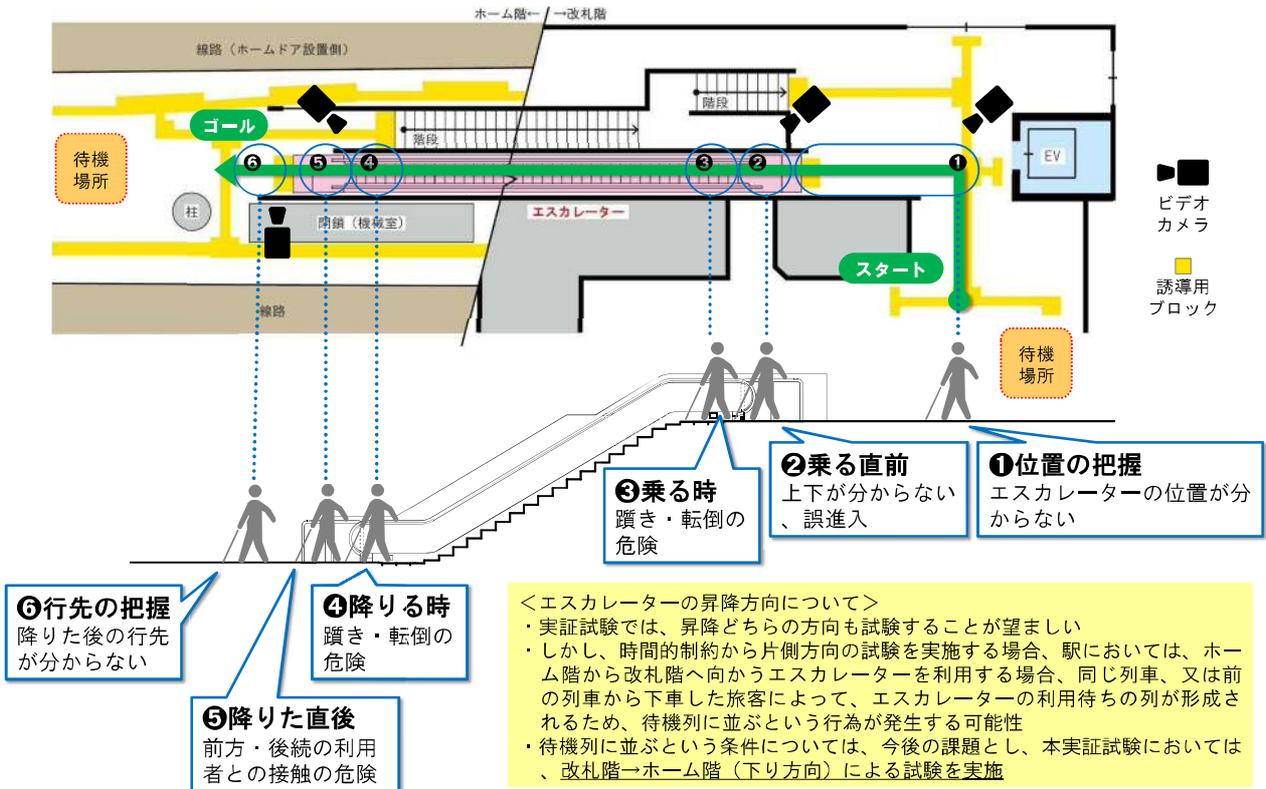
・流動役が先に、エスカレーターに乗る



■ 誘導用
ブロック

検証方法①

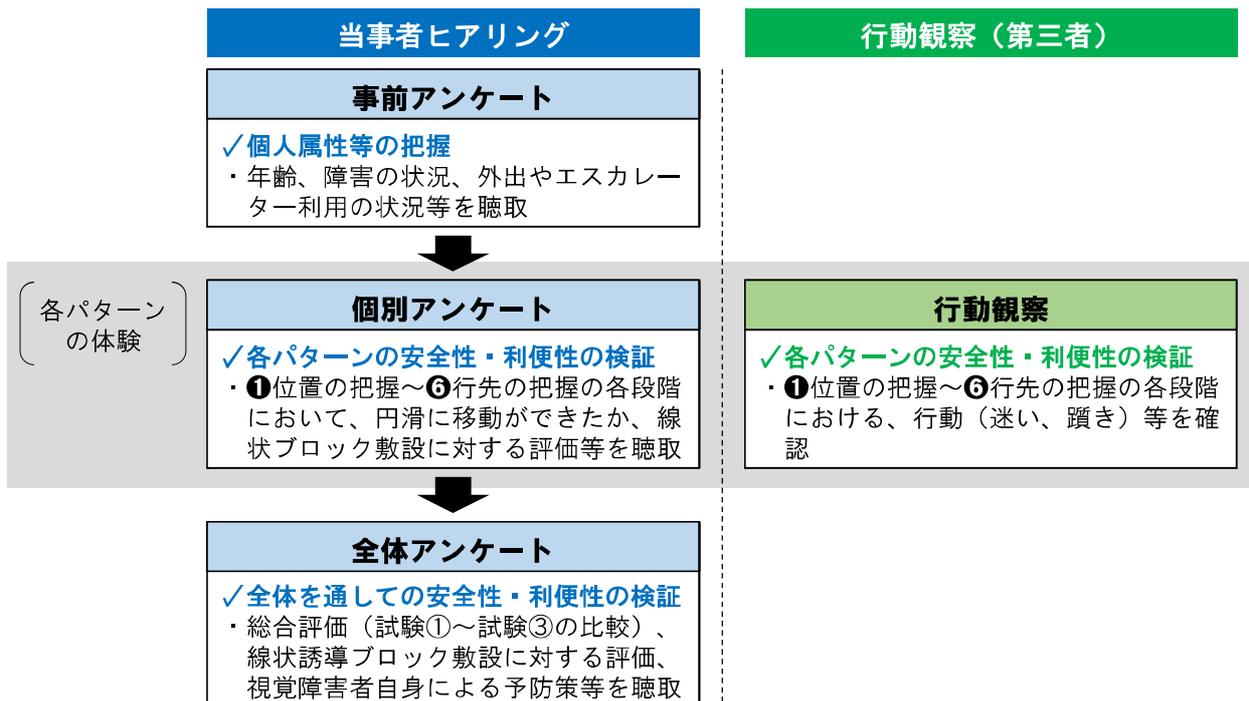
- ・ エスカレーターを利用して、改札階からホームまで移動
- ・ エスカレーター利用の各段階における安全性・利便性を検証



8

検証方法② 検証方法

- ・ 当事者へのヒアリング、行動確認により、安全性、安定性を検証



9

	目的・方法	設問・把握事項	検証項目との対応			
			1) ①エスカレーター利用の問題	1) ②視覚障害者自身による予防策	2) 線状ブロック敷設の効果	
(1) 当事者ヒアリング	①事前アンケート	・被験者の個人属性等を把握 ・試験前日までに電話等で聴取	・年齢・障害の状況 ・外出の状況 ・誘導用ブロック、エスカレーターの利用状況	—	—	—
	②個別アンケート	・被験者の記憶が鮮明なうちに、各パターンの感想を把握 ・各パターンが終了した直後に、調査員が聴取	・設問は、線状ブロック敷設関連以外は各パターン共通 ・各パターンについて、各段階での問題の有無 ・3択程度で簡単に回答できる形式で質問	・各パターンの各段階での問題の有無	—	・乗り口への線状ブロック敷設の効果（敷設パターンのみ）
	③全体アンケート	・全パターンを通しての総合的な評価 ・全パターンが終了した後に、調査員が聴取	・各パターンの比較 ・乗り口への線状ブロックの有効性 ・視覚障害者自身による躓き・転倒等に対する予防策等	—	・日頃から実施している予防策	・3パターンの比較による総合評価 ・乗り口への線状ブロック敷設に対する評価
(2) 行動観察	・被験者の行動を客観的に把握 ・被験者の行動をビデオ撮影し、試験後に確認	・以下の行動の有無を観察 一躓き・転倒 一迷う・立ち止まる様子	・各パターンの各段階での問題の有無	・乗降時の手すりの利用状況やステップ・点検蓋の確認状況	・エスカレーター乗り口への到達のスムーズさ、進入時の体の向き等	

10

【事前アンケート票】

被験者 No		氏名	
--------	--	----	--

項目	設問	選択肢等
年齢	年齢を教えてください。	() 歳
障害の状況	見え方（視力の程度）について教えてください。	視力（矯正視力） 右：() 左：()
		視野 ①欠損なし ②欠損あり → (欠損部位) a.中心 b.周辺 c.その他
	色覚異常	①なし ②あり
	夜盲/羞明の有無	①ない ②暗いと見えにくい ③明るいと見えにくい
	身体障害者手帳の等級	①1級 ⑤5級 ②2級 ⑥6級 ③3級 ⑦持っていない ④4級
	見えなくなった時期を教えてください。	1. 生まれつき 5. 30代 2. 10代未満 6. 40代 3. 10代 7. 50代 4. 20代 8. 60代以上
	聞こえ方（聴力の程度）について教えてください。	1. よく聞こえている 2. 少し聞こえにくい 3. ほとんど聞こえない

※個人情報保護に留意し、個人が特定されないことがないよう、お答えいただいた内容は、厳重に管理いたします。

項目	設問	選択肢等
外出の状況	あなたの単独での外出の頻度を教えてください。	1. ほとんど毎日（週4～7回） 2. 週に2～3回 3. 週に1回程度 4. 月に2～3回 5. 年に数回 6. ほとんど外出しない
	外出の際、ガイド（ガイドヘルパー・盲ろう者向け通訳・介助員、家族等による支援）を利用していますか？	1. 常に利用 2. 知らない場所や慣れない場所に行く時など時々利用 3. 利用していない
誘導用ブロックの利用状況	あなたは単独で外出先を移動する際に誘導用ブロックを頼りにしていますか。	1. 非常に頼りにしている 2. 少し頼りにしている 3. あまり頼りにしていない 4. 全く頼りにしていない
	あなたは単独で移動する際に誘導用ブロックを利用する場合は、どのように利用しているか教えてください。	1. 白杖で誘導用ブロックを確かめながら歩いている 2. 足で誘導用ブロックを確かめながら歩いている 3. 目で誘導用ブロックを見て歩いている 4. その他 () 5. 誘導用ブロックは利用していない
エスカレーターの利用状況	あなたがよく利用する（位置関係や構造がよくわかる）駅でのエスカレーターの利用状況を教えてください。	1. 単独で移動する際にもよく利用している 2. 単独で移動する際に時々利用している 3. 単独で移動する際には利用していない（ガイドがいる場合のみ利用） 4. どのような場合でもエスカレーターを利用していない
	あなたが普段利用しない（位置関係や構造がよくわかっていない）駅でのエスカレーターの利用状況を教えてください。	1. 単独で移動する際にもよく利用している 2. 単独で移動する際に時々利用している 3. 単独で移動する際には利用していない（ガイドがいる場合のみ利用） 4. どのような場合でもエスカレーターを利用していない

11

検証方法⑤ 個別アンケート票（試験①）

【個別アンケート票】試験①線状ブロックなし・旅客流動なし

		被検者 No	氏名	
段階	設問	選択肢		
エスカレータの位置の把握方法	エスカレーターをどうやって見つけましたか。	①場所を覚えていた	②音声案内	③モーター音
		④目で見える情報	⑤乗り口への線状ブロック	⑥前方を歩く人の姿
		⑦前方を歩く人の足音	⑧その他（ ）	
位置の把握	エスカレーターの乗り口の位置を容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
乗る時	エスカレーターの手すりを容易に掴むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
	エスカレーターに、躓いたりバランスを崩さず、安全に乗ることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りる時	エスカレーターから、躓いたりバランスを崩さず、安全に降りることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りた直後	エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
行き先の把握	エスカレーターから降りた後に、ゴールの線状ブロックを容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
線状ブロックの有効性	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターの位置の把握に役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった
	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターに真っ直ぐに乗るのに役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった

12

検証方法⑥ 個別アンケート票（試験②）

【個別アンケート票】試験②線状ブロックなし・旅客流動あり

		被検者 No	氏名	
段階	設問	選択肢		
エスカレータの位置の把握方法	エスカレーターをどうやって見つけましたか。	①場所を覚えていた	②音声案内	③モーター音
		④目で見える情報	⑤乗り口への線状ブロック	⑥前方を歩く人の姿
		⑦前方を歩く人の足音	⑧その他（ ）	
位置の把握	エスカレーターの乗り口の位置を容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
乗る時	エスカレーターの手すりを容易に掴むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
	エスカレーターに、躓いたりバランスを崩さず、安全に乗ることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りる時	エスカレーターから、躓いたりバランスを崩さず、安全に降りることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りた直後	エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
行き先の把握	エスカレーターから降りた後に、ゴールの線状ブロックを容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
線状ブロックの有効性	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターの位置の把握に役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった
	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターに真っ直ぐに乗るのに役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった

13

【個別アンケート票】試験③線状ブロックあり・旅客流動なし

		被検者 No	氏名	
段階	設問	選択肢		
エスカレーターの位置の把握方法	エスカレーターをどうやって見つけましたか。	①場所を覚えていた	②音声案内	③モーター音
		④目で見える情報	⑤乗り口への線状ブロック	⑥前方に行く人の姿
		⑦前方に行く人の足音	⑧その他（ ）	
位置の把握	エスカレーターの乗り口の位置を容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
乗る時	エスカレーターの手すりを容易に掴むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
	エスカレーターに、躓いたりバランスを崩さず、安全に乗ることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りる時	エスカレーターから、躓いたりバランスを崩さず、安全に降りることができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
降りた直後	エスカレーターから降りた後に、立ち止まらずに、前方に進むことができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
行き先の把握	エスカレーターから降りた後に、ゴールの線状ブロックを容易に把握することができましたか？	①できた	②なんとかできた	③できなかった
線状ブロックの有効性	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターの位置の把握に役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった
	乗り口への線状ブロックは、エスカレーターに真っ直ぐに乗るのに役立ちましたか？	①役に立った	②どちらともいえない	③役に立たなかった

【全体アンケート票】(1/2)

		項目	設問文	選択肢	
被検者 No	氏名				
総合評価	エスカレーター利用の安全性	今回エスカレーターを利用した中で、危険を感じることがありましたか。	(危険の有無)	①とてもそう思う ②ややそう思う ③なんともいえない ④あまりそう思わない ⑤全くそう思わない	
		【SA】ある場合はその状況をお答えください。【FA】	①ある ②ない ③わからない (危険な状況)		
	3パターンの試験の比較(利便性)	3つの試験パターンの中で最もエスカレーターに安全に乗れたパターンはどれですか？【SA】	パターン①(線状ブロックなし・旅客流動なし) パターン②(線状ブロックなし・旅客流動あり) パターン③(線状ブロックあり・旅客流動なし)	乗りに線状ブロックを敷設された方がよいと思いますか？【SA】	①エスカレーターの位置が把握しやすくなる ②降り口への誤進入を防止できる ③エスカレーターに真っ直ぐに乗れることで、安全に乗ることができる ④その他ー ⑤特にない
		また、その理由は何ですか？【MA】		乗りに線状ブロックを敷設することで、困ると思ったことは何ですか？【MA】	①階段への誘導等と誤認する ②通路がブロックだらけになり混乱する ③その他ー ④特にない
3パターンの試験の比較(安全性)	3つの試験パターンの中で最もエスカレーターに安全に乗れたパターンはどれですか？【SA】	パターン①(線状ブロックなし・旅客流動なし) パターン②(線状ブロックなし・旅客流動あり) パターン③(線状ブロックあり・旅客流動なし)	階段・エスカレーターへの誘導との判別	(階段とエスカレーターの判別に必要な誘導案内)	
	また、その理由は何ですか？【MA】		階段とエスカレーターが並列しており、それぞれに誘導用ブロックが敷設された場合、階段とエスカレーターを判別するために、どのような誘導案内が必要になると思いますか？【FA】		

【全体アンケート票】(2/2)

項目	設問文	選択肢	項目	設問文	選択肢
乗り口への線状ブロック敷設に対する評価	誘導用ブロックが増えることの影響	エスカレーターの乗り口に線状ブロックを敷設され、誘導用ブロックが増えた場合、どのような問題が起こると思いますか？【FA】	乗り口への線状ブロック敷設に対する評価	旅客流動が多い場所での敷設の効果	実際の駅等人が多く行き交う場所でも、エスカレーターの乗り口への線状ブロックがあれば、エスカレーターの位置が把握できると思いますか？また、その理由をお答えください。【FA】
	駅プラットフォームに、誘導用ブロックが増えることの影響	駅のプラットフォームに、エスカレーターの乗り口への線状ブロックが敷設された場合、何らかの不安がありますか？ある場合、どのような不安ですか？【FA】		①できる ②できない ③わからない (可否の理由)	
当事者自身による予防	(不安の有無)	①ある ②ない ③わからない	当事者自身による予防	エスカレーターに乗り・降りする際、踏きや転倒等を予防する策(乗る時・降りる時)	①白杖等でステップや点検蓋の位置を慎重に確認する ②手すりをしっかり掴む ③体全体に力を入れる ④その他→ ⑤特になし
	(不安の内容)			エスカレーターを利用する際に、他の利用者との接触・衝突を避けるために、気を付けていることは何ですか？【MA】	①乗り降りの際には、できるだけ立ち止まらないようにする ②前の人と間をあけて乗る ③視覚障害があることが周囲に分かるよう白杖を目立つように持つ ④その他→ ⑤特になし

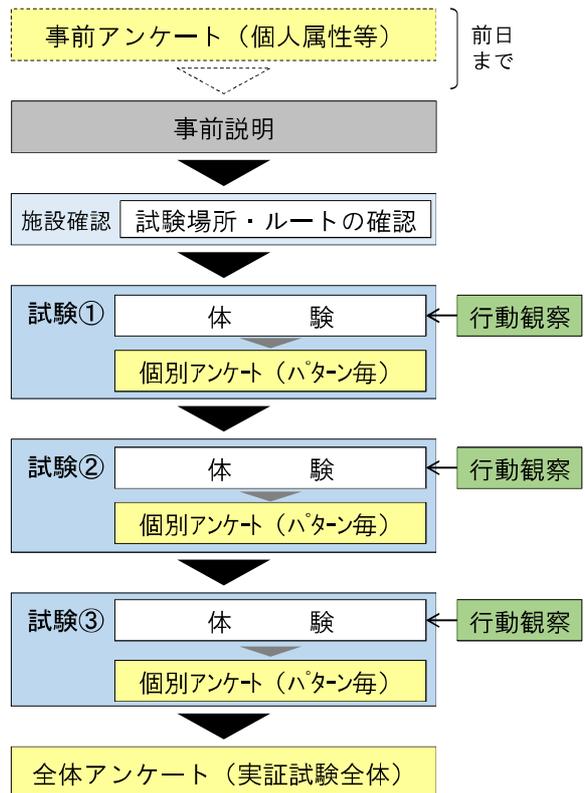
実証試験の流れ

- ・ 密を避けるため、午前と午後の2班に分けて実施
- ・ 実証試験では、各パターンの体験の前に施設確認(慣らし歩行)を実施

＜当日の流れ＞

	項目	時間	内容
第1班	集合及び移動	8:30	新木場駅前ロータリー～訓練センター
	実証試験開始	9:00	エスカレーター利用の体験
	実証試験終了	12:00	訓練センター～新木場駅前ロータリー
	解散	12:30	新木場駅前ロータリー
第2班	集合及び移動	13:00	新木場駅前ロータリー～訓練センター
	実証試験開始	13:30	エスカレーター利用の体験
	実証試験終了	16:30	訓練センター～新木場駅前ロータリー
	解散	17:00	新木場駅前ロータリー

＜各回の流れ＞



実施時間帯	ゼッケンNo	視力の程度	視野		色覚異常	夜盲・羞明の有無	身体障害者手帳の等級	聞こえ方
			欠損の有無	欠損部位				
午前	1	全盲	欠損なし		なし	ない	1級	よく聞こえている
	2	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	明るいと見えにくい	2級	よく聞こえている
	3	全盲	欠損あり	その他	なし	暗いと見えにくい	無回答	よく聞こえている
	4	全盲	欠損あり	周辺	なし	ない	1級	よく聞こえている
	5	ロービジョン	欠損あり	周辺	あり	暗いと見えにくい 明るいと見えにくい	1級	よく聞こえている
	6	全盲	-	-	-	-	1級	よく聞こえている
	7	ロービジョン	欠損なし		なし	ない	1級	よく聞こえている
	8	ロービジョン	欠損あり	中心	あり	暗いと見えにくい 明るいと見えにくい	2級	よく聞こえている
	9	全盲	欠損あり	周辺	あり	暗いと見えにくい 明るいと見えにくい	2級	よく聞こえている
午後	1	ロービジョン	欠損あり	周辺	あり	暗いと見えにくい 明るいと見えにくい	1級	少し聞こえにくい
	2	全盲	-	-	-	-	1級	少し聞こえにくい
	3	全盲	-	-	-	-	1級	少し聞こえにくい
	4	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	暗いと見えにくい	2級	ほとんど聞こえない
	5	全盲	欠損あり	中心	あり	暗いと見えにくい	2級	よく聞こえている
	6	全盲	欠損あり	その他	なし	ない	1級	よく聞こえている
	7	ロービジョン	欠損なし		なし	暗いと見えにくい 明るいと見えにくい	1級	よく聞こえている
	8	ロービジョン	欠損あり	周辺	なし	暗いと見えにくい 明るいと見えにくい	2級	よく聞こえている
	9	ロービジョン	欠損あり	中心	なし	ない	3級	よく聞こえている

(注) 自力での歩行やエスカレーターの乗降に不安がない方を対象（視覚障害者の特性に基づく要因のみを検証）

参考) 移動等円滑化基準とガイドラインの内容

＜視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内に関わる移動等円滑化基準とガイドラインの内容＞

		移動等円滑化基準	ガイドライン (◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容)
視覚障害者用誘導ブロック	警告ブロック (点状ブロック)	第9条3 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等には、点状ブロックを敷設しなければならない。	◎点状ブロックは、視覚障害者の継続的な移動に警告を發すべき箇所である階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路の、それぞれの位置に敷設する。 ○エスカレーター前には、エスカレーター始末端部の点検蓋に接する箇所に奥行き60cm程度の点状ブロックを全幅にわたって敷設する。
	誘導ブロック (線状ブロック)	-	○エスカレーターに誘導する視覚障害者誘導用ブロックを敷設する場合は以下の条件を満たすこととする。 (条件) ・乗り口方向のみに敷設する。 ・時間帯により進行方向が変更しないエスカレーターのみに敷設をする。 ・乗り口方向には進行方向を示す音声案内を設置する。
音声案内		第7条 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なければならない。	◎エスカレーターの行き先及び上下方向を知らせる音声案内装置を設置する。 ○なお、音声案内装置の設置にあたっては、進入可能なエスカレーターの乗り口端部に設置し、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、利用者の動線に向かって設置する。

8 第3回 視覚障害者のエスカレーター利用のための誘導案内方法検討ワーキンググループ 議事概要

令和2年度 第3回視覚障害者のエスカレーター利用のための

誘導案内方法検討ワーキンググループ 議事概要

日時：令和3年7月20日（火）14時～16時

場所：Web会議（事務局：合同庁舎3号館3階総合政策局局議室）

【議事概要】

（総合政策局バリアフリー政策課交通バリアフリー政策室長挨拶）

（座長挨拶）

（事務局より資料に沿って説明）

（委員からの意見概要）（○：委員 →：事務局等）

（1）エスカレーターの誘導案内方法に関する実証試験結果（速報）について

（事務局より資料に沿って説明）

○今回の実証試験では、コンコースからホームに向かうエスカレーターでの敷設方法を実験しているが、そのように決めた経緯を教えてください。

→通常、駅に行き、改札を通り、ホームに行って電車に乗る、という流れが一番多いので、コンコースからホームという場を試験として実施した。

○駅のホームから一刻も早く脱出するためにエスカレーターの選択肢を利用したいということ、誘導ブロックをつけてほしいという要望が挙がっている。

○JR新宿駅のように、改札へ向かうのにエスカレーターでしか行けない駅まで出てきているので、ぜひ検討してほしい。

○線路に落ちる可能性が問題になるのであれば、線路に落ちる可能性がないホーム（例えばホームドアがあるホーム、あるいは新宿や飯田橋のように、ほぼ通路のようになっているホームなど）に絞ってでも敷設の仕方について検討してほしい。

○今回の実証試験では、学習効果はかなり影響しているのではないかと。

○今回の被験者は、日頃、単独で外出をしている方なのか。当日、被験者に単独歩行の状況についてアンケートで聞いています。

→当日、被験者に、単独歩行の状況についてアンケートで聞いています。

○この実証試験では、音声案内の有り・無しを試験を行っていないのであれば、今回の実験からは、「線状ブロックの敷設には、音声案内を付けることは有効」という結論は導き出されないのではないかと。

○エスカレーターが下りか上りかの情報は、どこで被験者に伝えたのか。

→試験を行う前に、被験者に施設確認としてエスカレーターを利用してもらった際に説明を行った。

○学習効果があるのではないかと。資料の2ページの「エスカレーターの乗り口の把握」に関しても、影響があった可能性は高いのではないかと。

○資料2の1ページにある棒グラフの「その他」とは具体的にどういうことかと。

→白杖で点検蓋の音などを探るなどである。

○被験者は、そもそも歩行能力の個人差がとても大きい。歩行能力がとても高い人がこのデータ

の中に混ざっていることが、問題が大きい。そのため、今後追加の解析をする時には、どなたの人数をターゲットにするかを絞り込んで、ネガティブデータ、デメリットの指摘、どういった属性の方がそのようなことを言っているのかなどを含めて解析してほしい。

○被験者がエスカレーターを最初に体験した際に、単独で「ここからエスカレーターが始まります」という形をとったのか。実験前にどのような説明をしたのか。

→被験者が最初に体験した際には、「ここがスタートの場所です。ここで折れるとエスカレーターに正対します。それからそのまま前進をしていただいて、ここがエスカレーターの点検蓋です。エスカレーターの乗り口です。」のように、途中で説明をしながら乗っていた。実験前には、午前と午後にそれぞれ、スタート地点で被験者に言葉で説明した。

○今回の実証試験では、「エスカレーターでの危険なことはありません」という結果になっているが、歩き方や杖の使い方などの条件もないと、一概に安全と断言してしまっているのか？ 気になる。そのため、今回の被験者は、普段エスカレーターを利用しているのか、プロフィールを確認したい。

→事前のアンケートで、日頃の歩行状況などについて聞いていますので、別途整理してまたお示しします。

○色々な要因でリスクが出てくるので、その辺のリスクの部分も、今後、きちんと検証していただろうか。

○当日は、実験環境で「エスカレーターから音が出ていた」のではないかと。

→その通り。

○被験者の歩行特性のばらつきがとても大きかった。そもそも線状ブロックと点状ブロックの判別も難しい方も含まれていたのではないかと。今後、ビデオで記録されたものを観察する際には、少し迷っている様子や、本当に分岐を判別できているのかということも、丁寧に見てほしい。

○「課題」ところで、音声案内について「エスカレーターの乗り口に音声案内があるのが前提」とあさきり書いてあるが、今後、音声案内をエスカレーターに乗る際の手がかりとすると聞かせるは、「音を出す頻度」や、これまでも言われているように、「指向性があるか」と思う。そのため、音声案内の内容についても、ある程度は書き込んでいく必要があるのではないかと。

○「課題」の最後に「線状ブロックの敷設位置」とあるが、これはどのようなことを意図しているのか。

→エスカレーターに対して、具体的にどこに向けて線状ブロックを引けばよいかということである。

（エスカレーターの中央なのか、手すりなのか、仮に手すりだとすれば、右なのか左なのか。特に2人乗りのエスカレーターの場合、関東と関西の乗り分けの話もあるため、どちらに向けるのがより良いのかなど。）

○エスカレーターを下りてから次の自動線に戻るための方法についても、「課題」として加えておいたほうが良い。

○皆様からの質問や意見をまとめると、「今回の実験には少し計画上問題がある。そのために、この実験だけから、エスカレーターへの誘導ブロックによる誘導が、安全かどうかという結論は出せないのではないかと」ということだったと思う。

○そもそもガイドラインには「誘導してよい」ということになっていて、その誘導の条件が記載してある。しかし、実際にはエスカレーターへの点字ブロック誘導がほとんど行われていない。視覚障害団体からのご指摘は、このほとんどが行われていないために、困っているということ。先ほど新宿駅の例が出たが、エスカレーターでしかフロア移動ができないにも関わらず、そこへの誘導がなされていないと、ホームから改札階に行くことすらできない。この問題が、喫緊の課題なので、これを解決するためにぜひこのガイドラインを活用していただきたい。そしてガイドラインを活用するにあたり、問題点がないかどうかをこの委員会で議論するというのが、もともとの趣旨だったのでないか。

(2)「公共交通機関のバリアフリー基準等に関する検討会」への報告について

○本 WG の母体となる検討会への報告として、まず上げてほしいこととしてアンケート調査がある。これは障害当事者の生の声が集まっているので、ぜひ反映してほしい。今回の実証試験についても、条件などを挙げたうえで報告すべきだと思う。

○線状ブロックの有効性については報告をしてもよいのではないかと。誘導ブロックがあった場合は誘導ブロックをきっちりみんな使っていたので、エスカレーターまでのアクセス方法について誘導ブロックがあることは非常に有効であるということは言えるのではないかと。

○今回の実験に関しては、被験者の属性がかなりばらばらにしていたこと、学習効果が働いていること、危険を冒さないようにしたことなどにより、実情とはかなり違った形での実験をしてしまったのではないかと。そのため、実験の結果を数値として「こういう傾向がみられた」と結論付けしてしまうことにはとても不安を感じる。

○一人一人のプロフィールも考慮しながら、「こういうプロフィールの方は、こういう動きをして、このようにエスカレーターまでたどり着いた。そして、その方が、結果、こういうことを言っていた」ということを、ケーススタディの集まりとして分析すれば、今後の参考になるデータができるのではないかと。

○どういう誘導ブロックが求められているのかと、音声案内との組合せにはどのようなものが求められているかについては、エコモ財団のアンケートの結果と、今回新たに作ったアンケートの結果を合わせて結論を出してほしい。

○線状の誘導ブロックが有効であるということはよいと思う。ただし、盲ろう者の場合は音声案内が使えないため、線状ブロックを敷設するにしても、音声案内が使えない、あるいは人の足音も聞こえないなど、状況把握が単独の場合難しい。そのため、例えば、足で上りのエスカレーターが分かるとか、あるいは何か端末を使って、例えば上りは1回だけ振動する、下りは2回振動するというような振動パターンを使った、振動なり触覚なりで理解でき、安心安全にエスカレーターが利用できる、そういうシステムを作してほしい。

○盲ろうは独自の特性であり、そこをもう少し細かく、これからの実証試験の検証をしていく必要があると思う。

○音声を利用することが難しい方に対して、エスカレーターに誘導ブロックを敷設する場合にも、触知サインの一部として、点字でエスカレーターの向きや行き先を示すということも、「課題」あるいは「これからの検討内容」というところに加えてはどうか。

○手すりに点字や墨字がついているというの、1つの方法だと思う。盲ろう者が安全、安心に

エスカレーターを使えるようになるためにどうしたらよいか、今後ともそういう問題意識を持っていきたいということをご報告書に入れてほしい。

○線状ブロックの敷設については、皆様が見込んでいたり、アンケート結果からそういうことが分かるということであれば、進めようではないか。

○音が聞こえない、音は聞こえないけれど少し視力がある、音を聞く習慣があまりない方のために、エスカレーターの乗り口が分かるように光を使ったサインのようなものをご検討いただければ、エスカレーターを使える人が増えるのではないかと。

○エスカレーターに向かう経路と階段への経路の区別をするような場合、分岐をするところがエスカレーターの入り口からかなり離れているような状況も実際にはあり得るのではないかと。そのようなところの案内をどうするのか。もしかしたら音声だけではだめなのではないか。

○事業者としては、利用者の安全性の確保を並行して検討することが大事である。資料 2 の 20 ページの課題についても並行して検討してほしい。特にお客様が多いところでの流動に関する試験や、ホーム上での敷設のあり方の検討について、今後も引き続き議論してほしい。

○視覚障害者のエスカレーターの単独利用を誘導ブロックで誘導することについては、これまで議論を重ねてきたこともあり、今回の調査は不十分であったところはあるが、やはり必要性があるのではないかと。これは、皆様ご確認いただけたと思う。

○検討会への報告の方法については、まずこれまでの議論をきちんとまとめ、その中には、エコモ財団が行ったアンケートを含む先行研究についてもきちんとまとめ、聞くことが重要であるというご意見をいただいた。貴重なデータで当事者の生の声がたくさん集まっているので、ぜひこのアンケート調査は報告をしてほしい。

○実証試験は確かに不完全な部分があるが、有効性は検証されたと理解して良いのではないかと。ただし、この実証試験から、「安全である」と言い切れるものではないということはおしえておく必要がある。

○今後の課題を丁寧にまとめて検討会に報告すべきという意見も多かった。(音声の内容や盲ろう者の多様なニーズにも応えられるようにする。それからロービジョンの場合には、どうしても音は聞こえていても、視覚にすぐ頼ることによって、聞こえているはずの音に注意を向けることが難しい、ということもあり得るので、そういった課題も合わせて今後明らかにすべき課題として挙げておいてはどうか)

(3) まとめ

○ニーズに基づいてまとめていかなければ、ずっと検証を続けることになる。

○もともとの出発点は、エスカレーターしか利用することができないところ、どうフロア移動するかというニーズからスタートしている、このニーズをしつかりと押さえた上で実験を行わないと、一般論としてエスカレーターにどう誘導するかという議論では、なかなか出口が見つかからない。

○条件を絞って、例えばホームから改札階に移動する際に、エスカレーターしか移動手段がなく、なおかつ、例えばホームドアもあって、転落の危険性がないようなところでは、エスカレーターに誘導ブロックを使って誘導するのが安全であるというよう、とりまとめの仕方も考えていく必要があると思う。

○そうでないと、出口がなかなか見つけられないし、事業者の皆様からしても、いろいろな有効性は分かっても、安全性という観点で少しでも懸念がある場合には進められない、ということになると思う。そうなるというまでも敷設できないので、条件を極めて限定した上で、安全性が担保されるのであれば、設置をすることを検討してほしいというようなまどめ方もあり得ると思う。

以上