第3部　個別の旅客施設に関するガイドライン

1. 鉄軌道駅

①鉄軌道駅の改札口

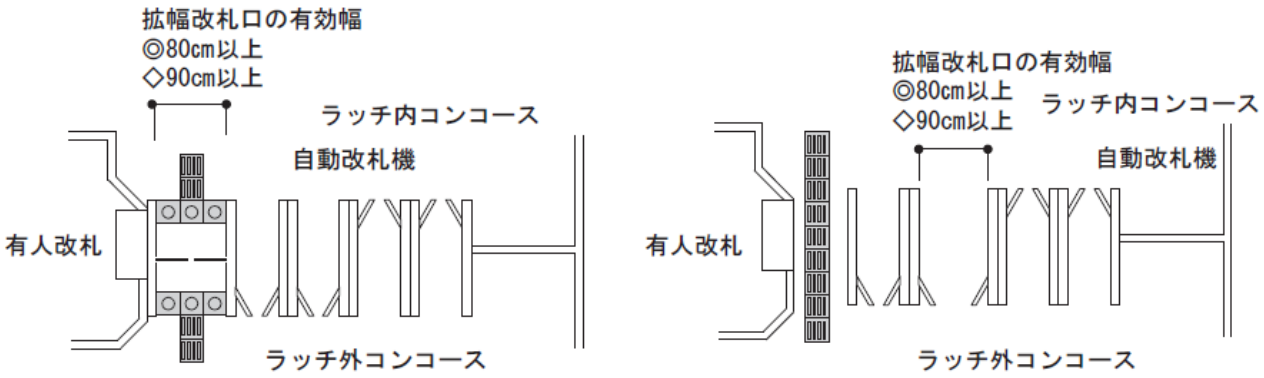
考え方	車椅子使用者が、改札口を通過する場合、既設の幅では利用が困難な場合が多く、荷物等の搬入口など特別なルートしかない駅があるが、一般の旅客と同様に駅係員の対応などの制約がなく単独で改札口を利用できることが望ましい。また、改札機の自動化が進んでいるが高齢者や視覚障害者、妊産婦等にとって利用困難な場合があるため有人改札口を併設することが望ましい。 改札口は、視覚障害者が鉄軌道を利用する際の起終点となる場所であるとともに、駅員とコミュニケーションを図り、人的サポートを求めることのできる場所でもあることに配慮し、その位置を知らせる音響案内を設置する。

移動等円滑化基準
（改札口） 第１９条　鉄道駅において移動等円滑化された経路に改札口を設ける場合は、そのうち一以上は、幅が八十センチメートル以上でなければならない。 ２　鉄道駅において自動改札機を設ける場合は、当該自動改札機又はその付近に、当該自動改札機への進入の可否を、容易に識別することができる方法で表示しなければならない。 （準用） 第２２条　前節の規定は、軌道停留場について準用する。

ガイドライン ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容			
拡幅改札口		◎移動等円滑化された経路に改札口を設ける場合、有効幅 80cm 以上の拡幅改札口を１か所以上設置する。 ◇車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅 90cm 以上とすることが望ましい。 ◇入出場双方向から利用する拡幅改札口の場合は、その内外に車椅子使用者同士がすれ違うことができるスペースを設けることが望ましい。 ◇有人改札口ではない自動改札機にある改札口に設けることが望ましい。その際、当該改札口は、車椅子使用者の問い合わせ等がある場合に対応できるよう有人改札から視認できる位置とする。 ◇有人改札口を拡幅改札口とする場合には、さらに自動改札機のある改札口のうち 1 か所以上を拡幅改札口とすることが望ましい。	参考 3-1-1
有人改札口	視覚障害者の誘導	○視覚障害者誘導用ブロックは、有人改札口を経由して敷設する。	

有人改札口	聴覚障害者の案内	○手話での対応やメモなどの筆談用具を備え、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。 ○この場合、当該筆談用具を備えている旨を表示し、聴覚障害者がコミュニケーションを図りたい場合において、この表示を指差しすることにより意思疎通が図れるように配慮する。 ○筆談用具がある旨の表示については、駅係員及び聴覚障害者から見やすく、かつ聴覚障害者から手の届く位置に表示する。	参考 2-3-14
	コミュニケーション支援ボード	◇言語（文字と話し言葉）による人とのコミュニケーションが困難な障害者等に配慮し、JIS T0103 に適合するコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーション支援ボードを備えることが望ましい。	参考 2-3-15
	ローカウンターの高さの蹴込み	◇有人改札口のカウンターの一部は、車椅子使用者等との対話に配慮して高さ 75cm 程度とすることが望ましい。 ◇上記高さのカウンターの蹴込みは、高さ 60cm 程度以上、奥行き 40cm 程度以上とすることが望ましい。	参考 2-3-13 参考 3-1-2
	戸	○案内所を兼ねている等、有人改札口に戸が設置されている場合、その戸の有効幅は 80 cm以上とする。 ◇案内所を兼ねている等、有人改札に戸が設置されている場合、有人改札の戸外側、もしくは戸内側に車椅子使用者どうしがすれ違うことができるスペースを設けることが望ましい。	
自動改札機		◎自動改札機を設ける場合は、当該自動改札機又はその周辺において当該自動改札口への進入の可否を容易に識別することができる方法で示す。 ○自動改札口の乗車券等挿入口は、色で縁取るなど識別しやすいものとする。 ◇進入可否表示の配色については、参考 2-2-5 を参考とした色使い、色の組み合わせとし、色覚異常の人の利用に配慮することが望ましい。	参考 2-2-5
音響案内		「②視覚障害者誘導案内用設備　■音声・音響案内」（128 ページ）参照	
コミュニケーション		○無人駅・無人改札口においては、視覚障害者、聴覚障害者等からの問い合わせに対応できるよう措置を講ずる。	

参考 3-1-1：改札口の例



注：改札口における視覚障害者誘導用ブロックは、敷設の一例を示したものである。

（コラム 3-1-1）視覚障害者誘導用ブロックの有人改札への案内

鉄道駅における有人改札口への視覚障害者の誘導案内は、視覚障害者が鉄道を利用する際の起終点となる場所であるとともに駅員とコミュニケーションを図り、人的サポートを求めることのできる場所であるところから視覚障害者誘導用ブロックの敷設、音案内が行われている。

参考 3-1-2：有人改札へのローカウンター設置事例

②鉄軌道駅のプラットホーム

考え方	プラットホームにおいては、転落等防止のための措置を重点的に行う必要がある。特に視覚障害者の転落等防止の観点から、ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付き点状ブロック等の措置を講ずる。 また、車椅子使用者が単独で乗降するためには、プラットホームと列車の段差をできる限り平らにし、隙間をできる限り小さくする必要がある。 そのため、新設駅や高架化等の大規模改良駅においては、段差・隙間をできる限り小さくするため、その立地条件を十分に勘案し、可能な限りプラットホームを直線に近づける配慮が必要である。 一方、既存の駅において段差・隙間の改良に取り組む際は、プラットホームと車両の接触防止のため、プラットホームの形状、軌道の構造、車両の性能（諸元）、列車の進入速度や通過速度等の運転状況等、駅施設・車両の構造や運行等の条件が駅毎に異なることを考慮する必要がある。その際、施設等の状況に応じて、実際の車両動揺による段差・隙間の変化量を把握する等、十分に列車走行の安全確保を図った上で取り組む必要がある。 上記の運行の安全確保を考慮した上で、やむを得ず段差や隙間が生じる場合は、渡り板等により対応する。その場合、迅速かつ確実に対応できるよう体制を整える必要がある。

移動等円滑化基準
（プラットホーム） 第２０条　鉄道駅のプラットホームは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一　プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。この場合において、構造上の理由により当該間隔が大きいときは、旅客に対しこれを警告するための設備を設けること。 二　プラットホームと鉄道車両の旅客用乗降口の床面とは、できる限り平らであること。 三　プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面との隙間又は段差により車椅子使用者の円滑な乗降に支障がある場合は、車椅子使用者の円滑な乗降のために十分な長さ、幅及び強度を有する設備が一以上備えられていること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 四　排水のための横断勾配は、一パーセントが標準であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 五　床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 六　発着するすべての鉄道車両の旅客用乗降口の位置が一定しており、鉄道車両を自動的に一定の位置に停止させることができるプラットホーム（鋼索鉄道に係るものを除く。）にあっては、ホームドア又は可動式ホーム柵（旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがある場合にあっては、内方線付き点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備）が設けられていること。 七　前号に掲げるプラットホーム以外のプラットホームにあっては、ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付き点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備が設けられていること。 八　プラットホームの線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するための柵が設けられていること。ただし、当該端部に階段が設置されている場合その他旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。 九　列車の接近を文字等により警告するための設備及び音声により警告するための設備が設けられていること。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。 十　照明設備が設けられていること。

２　前項第四号及び第九号の規定は、ホームドア又は可動式ホーム柵が設けられたプラットホームについては適用しない。

（車椅子使用者用乗降口の案内）

第２１条　鉄道駅の適切な場所において、第三十二条第一項の規定により列車に設けられる車椅子スペースに通ずる第三十一条第三号の基準に適合した旅客用乗降口が停止するプラットホーム上の位置を表示しなければならない。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。

（準用）

第２２条　前節の規定は、軌道停留場について準用する。

ガイドライン ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容、○：標準的な整備内容、◇：望ましい整備内容		
床の表面	◎滑りにくい仕上げとする。	参考 3-1-3
横断勾配	◎排水等のため横断勾配を設ける必要がある場合、当該横断勾配は 1%を標準とする。	
転落防止柵	転落防止柵とは、列車の乗降が行われない箇所において設置される柵のことをいう。 ◎プラットホームの線路側以外の端部には、旅客の転落を防止するための柵が設けられていること。ただし、当該端部に階段が設置されている場合その他旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。 ○プラットホームの線路側以外の端部には、建築限界に支障しない範囲で高さ 110cm 以上の転落防止柵を設置する。 ○あわせて、プラットホームの線路側以外の端部を認識できるよう点状ブロックを敷設する。なお、敷設幅は 60cm 程度（少なくとも 40cm 以上）とする。 ○プラットホームの線路側端部において、列車が停車することがない等乗降に支障のない箇所には、建築限界に支障しない範囲で高さ 110cm 以上の柵を設置する。 ○プラットホーム上のエレベーターの出入口付近に傾斜がある場合は、車椅子使用者等の線路への転落防止のため、傾斜に関する注意喚起の掲示とともに旅客の円滑な流動に支障を及ぼさない範囲で柵を設置する。	参考 3-1-4-1 参考 3-1-4-4
転落防止措置	◎発着するすべての鉄軌道車両の旅客用乗降口の位置が一定しており、鉄道車両を自動的に一定の位置に停止させることができるプラットホーム（鋼索鉄道に係るものを除く。）においては、ホームドア又は可動式ホーム柵（旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれがある場合にあっては、内方線付き点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備）を設ける。 ◎上記以外のプラットホームにおいては、ホームドア、可動式ホーム柵、内方線付き点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備を設ける。 ◎点状ブロック、線状ブロック、内方線付き点状ブロックの規格については JIS T9251 に適合するものとする。	

転落防止措置	ホームドア・ 可動式 ホーム柵	○旅客用乗降口との間の閉じこめやはさみこみ防止措置を図る。 ○ホームドアや可動式ホーム柵の可動部の開閉を音声や音響で知らせる。 ○ホームドアや可動式ホーム柵（横開き式）の開閉が行われる各開口部の全幅にわたって、奥行き 60 ㎝程度の点状ブロックを敷設する。ドアの戸袋等の各固定部からの離隔を設けないことを基本とし、構造上やむを得ない場合であっても 30 ㎝以下とする。 ○可動式ホーム柵（昇降式）についてはホーム縁端全面にわたって、内方線付き点状ブロック（JIS T 9251）を敷設する。プラットホームの線路側の縁端からの距離は 80cm 以上とし、可動式ホーム柵（昇降式）に並行して連続的に敷設する。 ○可動式ホーム柵（昇降式）のブロックの敷設については、プラットホーム上の柱などの構造物と干渉しないよう配慮して敷設する。やむを得ず、内方線付き点状ブロックがホーム縁端付近の柱などの構造物と干渉する場合であっても、構造物を迂回して敷設するのではなく、連続して敷設し、干渉部分を切り取ることとし、内方線付き点状ブロックを構造物との間に隙間を設けずに敷設する。 ○可動式ホーム柵（昇降式）の島式ホームにおけるブロックの敷設については、向い合う内方線付き点状ブロックの内方線の中心と中心との距離を 60cm 以上確保することを原則とする。ただし、プラットホームの幅員が確保できず、やむを得ない場合は、40cm 以上確保する。なお、40cm 以上確保できない場合は、点状ブロックのみとし、内方線は敷設しない。 ○可動式ホーム柵（昇降式）においては、原則、通常の動作において開口部に車両が停車しない空間を設けることはないようにする。やむを得ず、そのような状態が発生する場合においては音声等による注意喚起を行う。 ○ホームドア及び可動式ホーム柵は、乗降部への徒列ライン敷設、案内板の設置、または、固定部と可動部の色を変えるなど、ロービジョン者等が乗降位置を容易に視認できるよう色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）に配慮する。	参考 3-1-3 参考 3-1-5 参考 3-1-6

転落防止措置	ホームドア・可動式ホーム柵	○可動式ホーム柵は、柵から身を乗り出した場合及びスキー板、釣り竿等長いものを立てかけた場合の接触防止の観点から、柵の固定部のホーム内側の端部から車両限界までの離隔は 40cm 程度を基本とする。	
	固定式ホーム柵	○固定式ホーム柵から身を乗り出した場合及びスキー板、釣り竿等長いものを立てかけた場合の接触防止の観点から、ホーム内側の端部から車両限界までの離隔は 40cm 程度を基本とする。なお、固定式ホーム柵とは、列車の乗降が行われる各ドア位置に合わせて開口部を設けた柵のことをいう。 ○あわせて、各開口部の全幅にわたって、奥行き 60cm 程度の点状ブロックに内方線が付いた形状となるよう内方線付き点状ブロックを敷設する。各固定部からの離隔は設けないことを基本とし、構造上やむを得ない場合であっても 30 ㎝以下とする。	参考 3-1-3
視覚障害者誘導用ブロック	プラットホーム上の点状ブロック	○階段等から連続して敷設された線状ブロックとホーム縁端部の点状ブロックとが交わる箇所（T字部）については、ホーム縁端部の点状ブロックの内側に点状ブロックを敷設する。	参考 3-1-4-2
	内方線付き点状ブロックの使用場所	○内方線付き点状ブロックは、プラットホームの線路側の縁端部を警告するために敷設するものであり、プラットホーム上における、これ以外の場所には敷設しない。 ○プラットホームの線路側の縁端からの離隔は 80～100cm 程度とし、線路に並行して連続的に敷設する。 ◎プラットホームの内側であることを認識できるよう、点状ブロックの内側に内方線が位置するものとし、JIS T9251 に適合するものとする。 ◎発着するすべての鉄軌道車両の旅客用乗降口の位置が一定しておらず、鉄道車両を自動的に一定の位置に停止させることができないため、ホームドア又は可動式ホーム柵等が設置できないプラットホームにおいて敷設する。 ○プラットホーム上の柱などの構造物と干渉しないよう配慮して敷設する。やむを得ずホーム内方線付き点状ブロックがホーム縁端付近の柱などの構造物と干渉する場合であっても、構造物を迂回して敷設するのではなく、連続して敷設し、干渉部分を切り取ることとする。ただし、内方線付き点状ブロックと構造物との間に隙間	参考 3-1-3 参考 3-1-4-3

<table>
<tr><td>視覚障害者誘導用ブロック</td><td>内方線付き点状ブロックの使用場所</td><td>を設けずに敷設する。
◇内方線付き点状ブロックを連続して敷設することにより、視覚障害者がプラットホーム上の柱など構造物と衝突した際の安全性を考慮し、柱にクッションを巻くことが望ましい。
○島式ホームにおいては、向かい合う内方線付き点状ブロックの内方線の中心と中心との距離を60cm 以上確保することを原則とする。ただし、プラットホームの幅員が確保できず、やむを得ない場合は、40cm 以上確保する。なお、40cm 以上確保できない場合は、点状ブロックのみとし、内方線は敷設しない。</td><td></td></tr>
<tr><td>転落時の安全確保措置</td><td colspan="2">○万が一プラットホームから旅客が転落した場合を想定し、以下の安全確保措置を講じる。
・列車を停止させるための非常押しボタン又は転落検知マットを設置する。この場合、当該押しボタンは操作しやすい位置に設置するとともに、その位置、機能について、旅客へ周知する。
・プラットホーム下には、列車を避けるための待避スペースまたはプラットホームに上がるためのステップを設置する。</td><td></td></tr>
<tr><td>乗降位置表示</td><td colspan="2">◎プラットホーム床面等において、車椅子スペースに近接する乗降口位置を表示する。ただし、当該プラットホーム上の位置が一定していない場合は、この限りでない。
◇列車編成数及び停止位置が一定している場合には、プラットホームの床面において号車番号を表示することが望ましい。
○ホームドアや可動式ホーム柵、固定式ホーム柵を設置する場合には、号車及び乗降口位置（扉番号）を文字及び点字（触知による案内を含む。）により開口部左脇に表示する。
○なお、表示する位置については、ホームドアは、可動部のドア側面または固定部の側面（140cm～160cm 程度の高さ）、可動式ホーム柵は、上面または側面（120～130cm 程度の高さ）、固定式ホーム柵は、固定部の上面（120～130cm 程度の高さ）とする。
◇点字（触知による案内を含む。）による乗降位置情報は、開口部の左右両側に表示することが望ましい。
◇乗降位置表示は、視覚障害者の円滑かつ安全な移動を支障しないよう内方線付き点状ブロックからの位置も考慮して表示することが望ましい。
○車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口がある場合、車椅子使用者本人が当該乗降口において単独で乗降できるか判断できるよう、当該乗降口に関する案内を行う。例えば、
・プラットホーム床面等に当該乗降口位置等を表示する。この表示は、事業者の違いによらず、周囲の旅客に効果的に周知できる共通のデザインであることが望ましい。
・プラットホームのエレベーター等の車椅子使用者が通行する箇所に単独乗降しやすい乗降口に関する情報を表示する。</td><td>参考 3-1-8
参考 3-1-10-3
参考 3-1-10-4</td></tr>
</table>

乗降位置表示	・改札口等に、路線の駅毎における単独乗降しやすい乗降口に関する情報及び駅係員への乗降補助を要請する方法を表示する。 ・Web サイトやアプリ等により、駅毎における単独乗降しやすい乗降口に関する情報を表示する。この表示は媒体や提供元等の違いによらず、共通の様式とし、さらに乗車駅と降車駅を容易に比較できるよう考慮することが望ましい。	
連絡装置	◇駅係員と連絡ができるよう､プラットホーム上のわかりやすい位置（案内サインの掲出位置等）にインターホンを設置することが望ましい。この場合、その設置位置の上部などにおいてわかりやすい案内表示を行う。	参考 3-1-9
車両とプラットホームの段差及び隙間の縮小	◎鉄軌道車両とプラットホームの段差又は隙間について、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さいものとする。 ◎車椅子使用者の円滑な乗降のため十分な長さ、幅及び強度を有する渡り板等の設備を設ける。 ○段差縮小のためプラットホームの嵩上げを行う場合は、プラットホーム全体、あるいは一定の区域において行うことを基本とする。また、縁端部の部分的な嵩上げ（スロープ化）は、視覚障害者や片麻痺などの歩行困難な方の移動に影響を及ぼす可能性やホーム転落の危険性等も踏まえ、ホームドアの整備箇所において実施することを基本とする。また、ホームドアを設置する際は、列車の安全確保を前提にプラットホームの形状や軌道の構造等を踏まえ、可能な限り段差・隙間の縮小に取り組む。 ○コンクリート軌道である路線の場合、プラットホームの直線部において、くし状ゴムの設置、プラットホームの改修その他の措置を必要に応じ講ずることにより、１以上（複数であることが望ましい）の乗降口において、渡り板等の設備を使用しなくても車椅子使用者が単独で乗降しやすいように段差・隙間を縮小する。なお、相互乗り入れ等で車両床面高さが異なる場合には将来的な統一を目指すべきであるが、当面は多くの車両に対して車椅子使用者の単独乗降が実現するように可能な限り段差・隙間を縮小する。(※) ◇コンクリート軌道である路線の場合、プラットホームの曲線部においても、その形状を踏まえ、プラットホームの改修その他の措置を必要に応じ講ずることにより、１以上（複数であることが望ましい）の乗降口において、渡り板等の設備を使用しなくても車椅子使用者が単独で乗降しやすいように段差・隙間を縮小することが望ましい。(※) ◇バラスト軌道の場合であっても、列車の安全が確保でき、構造的に段差・隙間の縮小が可能な場合には、くし状ゴムの設置、プラットホームの改修、車両の低床化その他の措置を必要に応じ講ずることにより、１以上（複数であることが望ましい）の乗降口において、渡り板等の設備を使用しなくても車椅子使用者が単独で乗降しやすいように、下記の目安値を参考に、段差・	参考 3-1-10-1

車両とプラットホームの段差及び隙間の縮小	隙間を縮小することが望ましい。（※） （※）「設備を使用しなくても車椅子使用者が単独で乗降しやすいように段差・隙間を縮小する」整備の目安について 車両とプラットホームの間の段差・隙間に関しては、平成30 年度に、車椅子使用者の単独乗降と列車走行の安全確保を両立するプラットホームと車両乗降口の段差・隙間について検討が行われた。（コラム 3-1-4 参照） 検討結果では、車両とホームの接触防止といった安全運行の確保や軌道・車両の維持管理等の制約を考慮し、段差・隙間の縮小に向けた当面の目安値の組み合わせは段差 3cm・隙間 7cm とし、プラットホームの形状や軌道の構造等に応じて整理している。 そのうえで、車椅子使用者による段差・隙間の実証試験において、全ての被験者（23 名）が乗降可能であった組み合わせが段差 2cm・隙間 5cm 以下であり、また、路線によっては目安値以下の段差・隙間を達成できている事例もあることを踏まえ、安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましいとしている。 車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口を整備する際には、上記の検討を参考とされたい。 ◇車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口位置は、エレベーターの設置位置等を踏まえながら、同一路線内ではどの駅においても同じ車両扉となるよう整備することが望ましい。また、その乗降口を必要とする乗客が集中するのを防ぐために、車椅子使用者が単独で乗降しやすい乗降口は、プラットホーム上に分散して複数設置されることが望ましい。 ○渡り板は、速やかに使用できる場所に配備する。 ○渡り板は、幅 80cm 以上、使用時の傾斜は 10 度以下として十分な長さを有するもの、耐荷重 300kg 程度のものとする。ただし、構造上の理由により傾斜角 10 度以下の実現が困難な場合には、車椅子の登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角 10 度に近づけるものとする。 ○渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかかりを設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。 ○なお、渡り板の使用においては、ホームの形状に配慮し、降りたホームの反対側の線路に転落する等の事故がないよう、渡り板の長さとホームの幅に十分注意する。 ○渡り板を常備しない場合、駅係員等が速やかに操作できる構造の段差・隙間解消装置を設置する。 ◇鉄軌道車両・ホーム等の構造上の理由により渡り板が長く、また、傾斜角が急（概ね 10 度を超える）となる場合には、脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設けることが望ましい。	参考 3-1-10-2

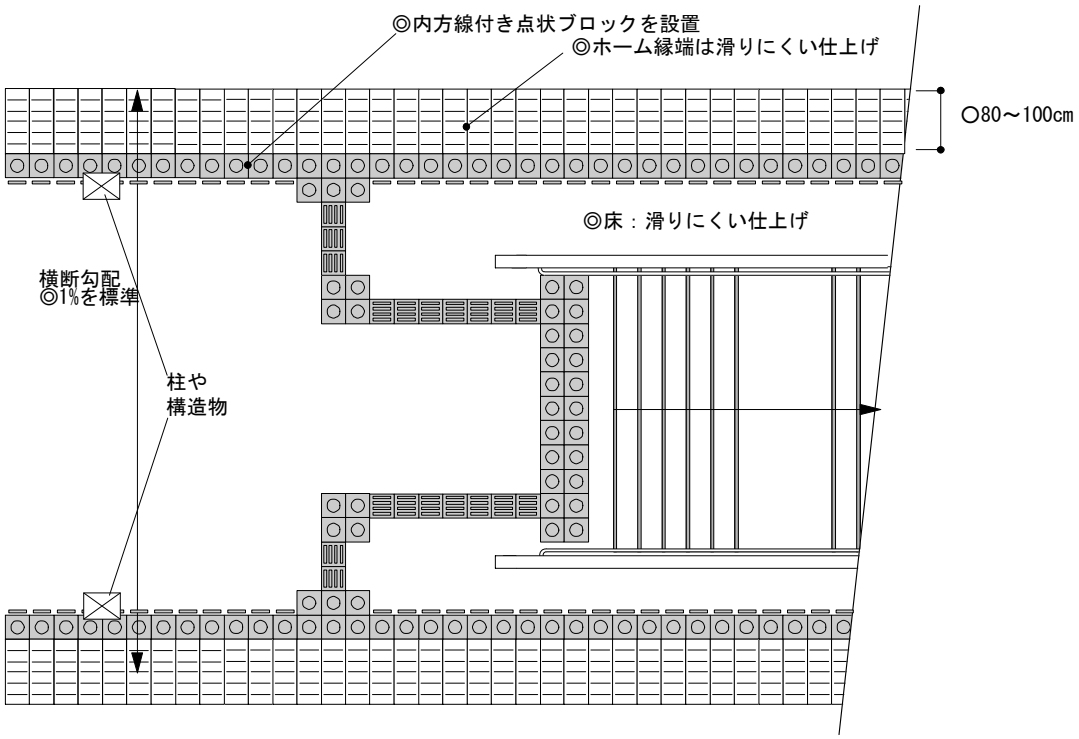
隙間の警告	◎構造上の理由により鉄軌道車両の旅客用乗降口の床面の縁端とプラットホームの縁端との隙間が大きいときは、旅客に対しこれを警告するための設備を設けること。	参考 3-1-10-5
列車接近の警告・案内	◎音声による案内で、列車の接近を警告する。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ○音声や音響による案内で、列車の接近のほか、その列車の停止・通過、乗車可否（回送の場合は回送である旨）、列車種別、車両編成数、行き先、次停車駅名を知らせる。 ◎文字や光による情報で、列車の接近を警告する。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。 ○文字や光による情報で、列車の接近のほか、その列車の停止・通過、乗車可否（回送の場合は回送である旨）、列車種別、行き先、次停車駅名を知らせる。	
プラットホーム上のベンチ等	○高齢者、障害者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、知的障害者、精神障害者及び発達障害者等の知覚面又は心理面の働きが原因で発現する疲れやすさや服薬の影響等による疲れやすさ等に配慮し、旅客の乗降・移動を妨げないよう配慮しつつプラットホーム上にベンチ等を設ける。	参考 3-1-7
待合室	◇プラットホーム上に待合室を設ける場合には、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の利用に配慮し、130cm 以上×75cm 以上のスペースを設けることが望ましい。	
プラットホーム上の設置物	○壁面や柱などに取り付ける看板などは通行の支障にならないように設置する。 ◇売店、ベンチ、ゴミ箱等を設置する場合は、車椅子使用者や視覚障害者、一般利用者等の通行の支障にならないようにすることが望ましい。 ◇ロービジョン者が各設置物を視認できるよう、プラットホームの床面と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）に配慮した色とすることが望ましい。	
プラットホーム上の柱の識別	○ロービジョン者が柱を認識できるよう、柱の色あるいは柱の下端部の色はプラットホーム床面と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）を確保する。	参考 3-1-11
照明設備	◎プラットホームには照明設備を設ける。 ○プラットホームの両端部まで、高齢者やロービジョン者等の円滑な乗降のため、採光や照度に配慮して照明設備を設置する。	
駅名標示	○到着する駅名を車内で標示する場合を除き、車内から視認できる高さに駅名標を表示する。 ○到着する駅名を車内で標示する場合を除き、車内のどの位置からも視認できるよう駅名標の配置間隔に配慮する。	参考 3-1-12 参考 3-1-13 参考 3-1-14
停車駅案内	◇コンコースからプラットホームに至る箇所等に、方面ごとに列車の種別、行き先、発車時刻等がわかるよう案内表示をすることが望ましい。	

停車駅案内	◇列車の種別ごとの停車駅がわかるよう案内表示をすることが望ましい。 ◇列車到着時に降車した駅が旅客にわかるよう、駅名の音声案内を行うことが望ましい。	
階段の音響案内	「②視覚障害者誘導案内用設備　■音声・音響案内」（128 ページ）参照	
音声・音響計画	◇指向性スピーカー等の活用により、音声・音響案内、案内放送の輻輳を避けた音声・音響計画を実施することが望ましい。	

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

参考 3-1-3：プラットホームの例

＜可動式ホーム柵・ホームドア（以下、この項において「可動式ホーム柵等」という）がない場合の敷設例＞



出典：国土交通省「視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査研究報告書」平成 22 年（2010 年）を基に加筆

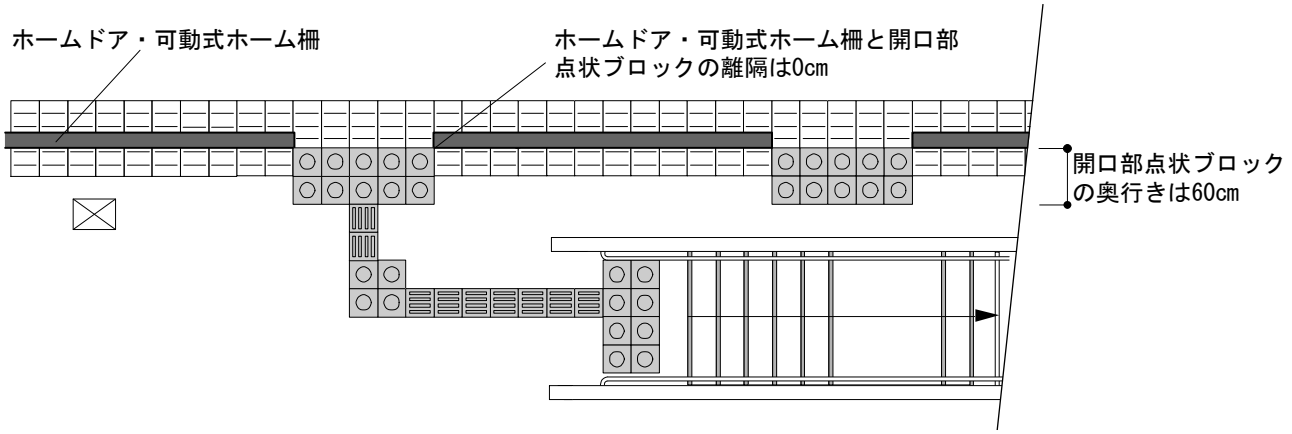
＜ホームドア・可動式ホーム柵の場合の開口部の敷設例＞

（国土交通省調査結果）

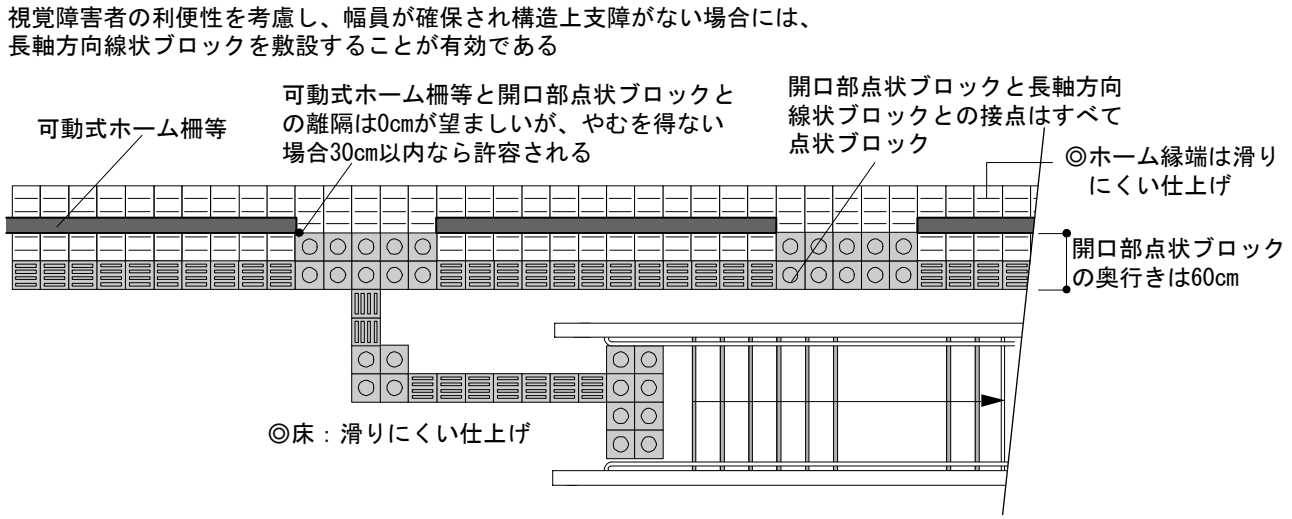
・可動式ホーム柵等がある場合の開口部点状ブロックについては被験者全員が必要であるとの回答を得た。また安全面と開口部の検出容易性のいずれの観点においても開口部点状ブロックの奥行きは 60cm が好ましいとの回答を得た。

・長軸方向線状ブロックについては約 60%の被験者が必要であると回答を得た。また、長軸方向線状ブロックを敷設する場合の可動式ホーム柵等からの離隔は 60cm が好ましいとの回答を得た。

・開口部点状ブロックと長軸方向線状ブロックの接合部はすべて点状ブロックを敷設するパターンが好ましいとの回答を得た。

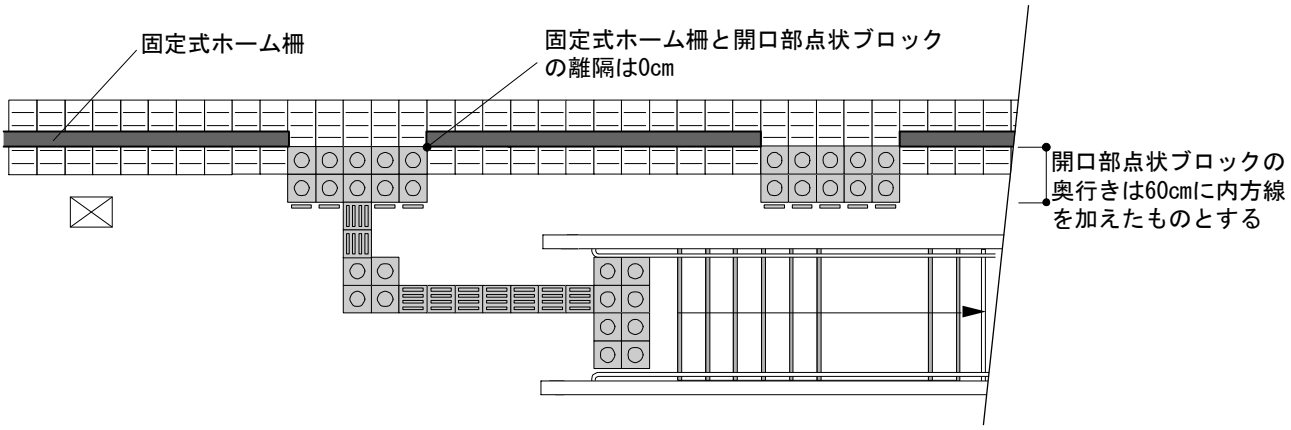


出典：国土交通省「視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査研究報告書」平成 22 年（2010 年）を基に加筆



出典：国土交通省「視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査研究報告書」平成 22 年（2010 年）を基に加筆

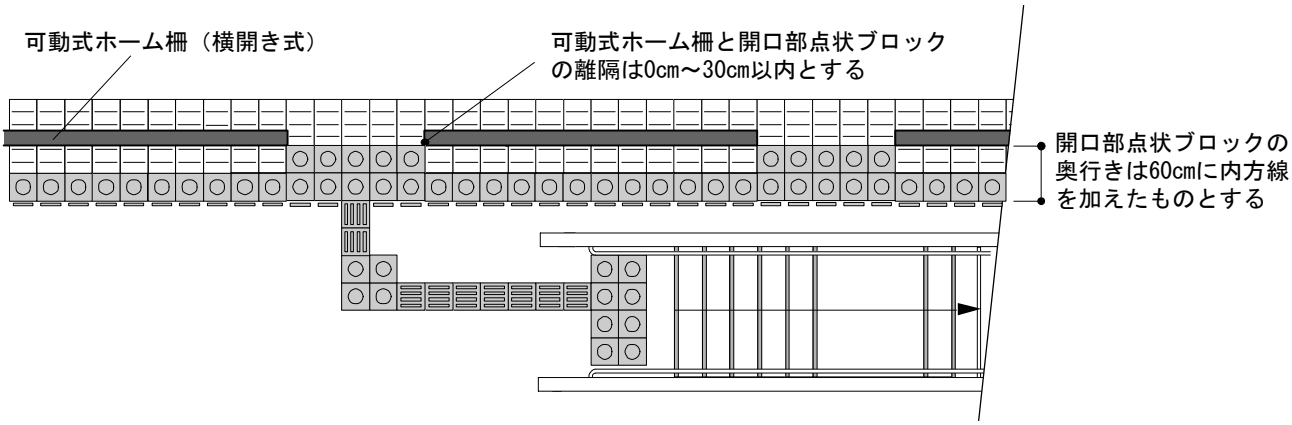
＜固定式ホーム柵の場合の開口部の敷設例＞



出典：国土交通省「視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査研究報告書」平成 22 年（2010 年）を基に加筆

＜可動式ホーム柵（横開き式）の敷設例＞

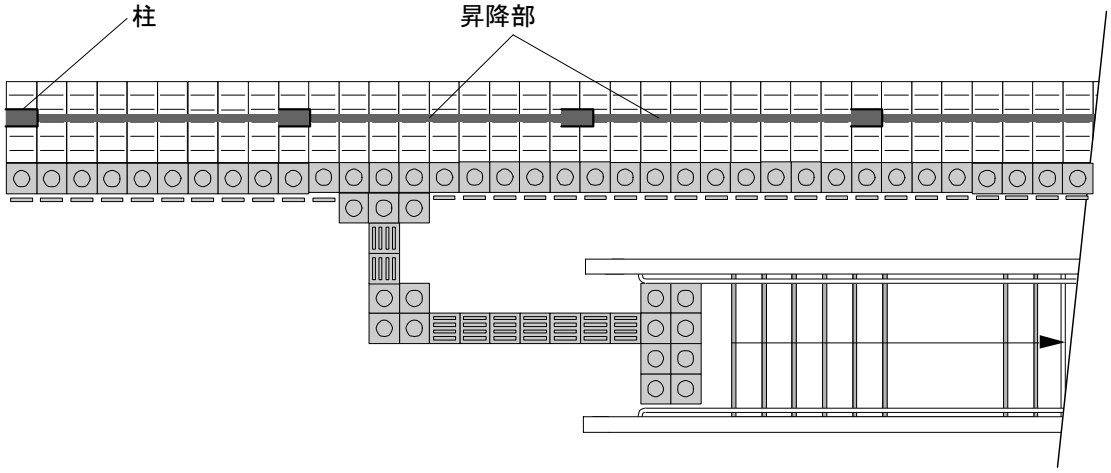
・ホーム縁端全面に内方線付点状ブロックを連続して 1 枚敷くこととした上で、開口部に点状ブロックをホームドアと内方線付き点状ブロックの間に 1 列追加する敷設も有効と考えられる。



出典：国土交通省「プラットホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査研究報告書」平成 30 年（2018 年）を基に作成

＜可動式ホーム柵（昇降式）の敷設例＞

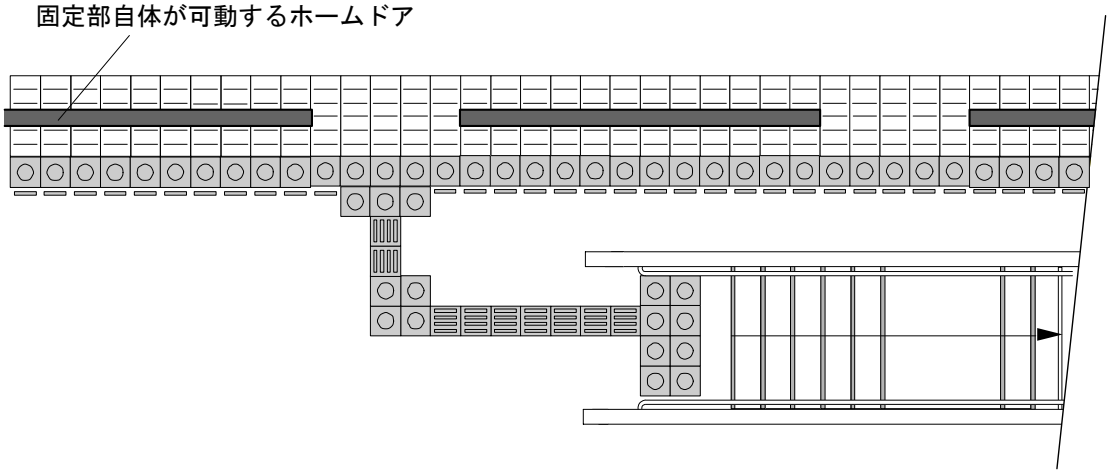
・ホーム縁端全面に内方線付点状ブロックを連続して 1 枚敷くこと。



出典：国土交通省「プラットホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査研究報告書」平成 30 年（2018 年）を基に作成

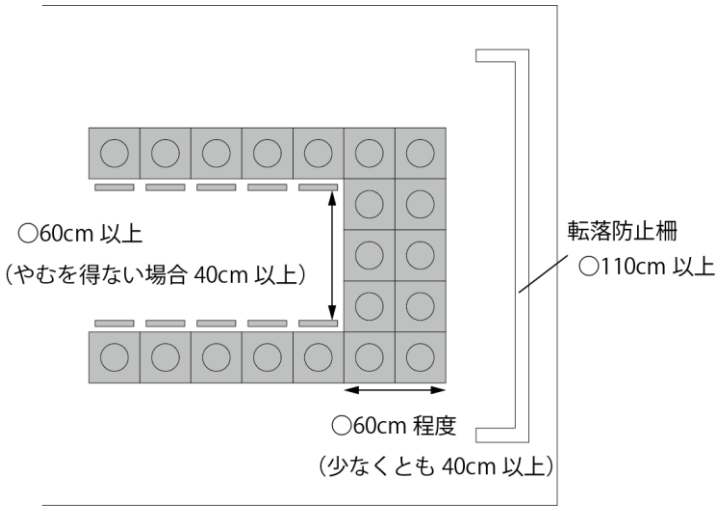
＜固定部、開口部位置が不定の場合の敷設例＞

・本検討で固定部と表現している部分自体が可動するホームドアの場合、ブロックの敷設でホームドアの固定部、開口部を区別することは困難である。このような場合においても、ブロックの敷設はホーム縁端全面に内方線付点状ブロックを連続して 1 枚敷くことを基本とする。

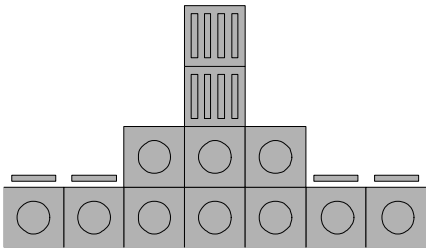


出典：国土交通省「プラットホームにおける視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法に関する調査研究報告書」平成 30 年（2018 年）を基に作成

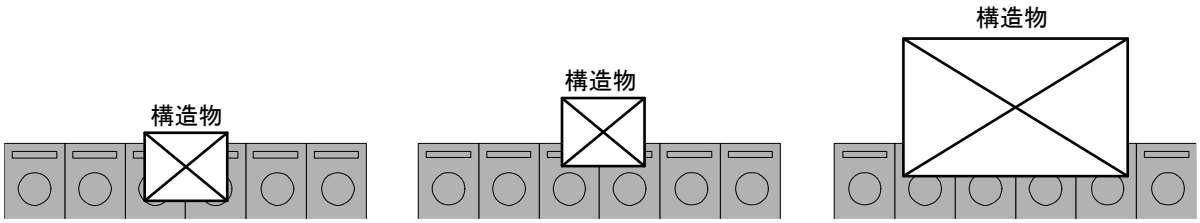
参考 3-1-4-1：ホーム始終端部における敷設方法の例



参考 3-1-4-2：Ｔ字部における敷設



参考 3-1-4-3：構造物と干渉する場合の敷設

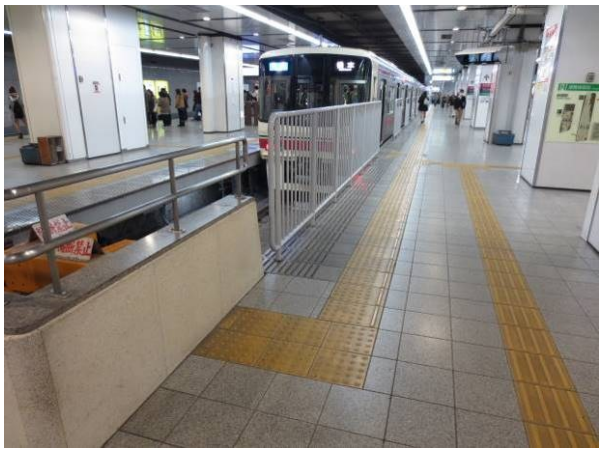


※「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン　追補版」（平成 14 年 12 月）の策定にあたり実施した「コの字迂回敷設部分と連続敷設部分の歩行実験」の結果、被験者の 90%から連続敷設を支持する回答を得たことから、上図の連続敷設方式を採用し、また構造物と衝突した際の安全性を考慮し、柱などの構造物にはクッションなどを設けることが望ましいとしている。このような敷設方法とした理由として、「①迂回すると方向や位置がわからなくなる。」、「②構造物の線路側のブロックが無くなるのは困る。」、「③連続敷設が簡潔で分かりやすい。連続敷設は構造物に触れることができる。触れることで安全を確認する。」、「④ホーム縁端からの距離が一定である。」等の意見があった。

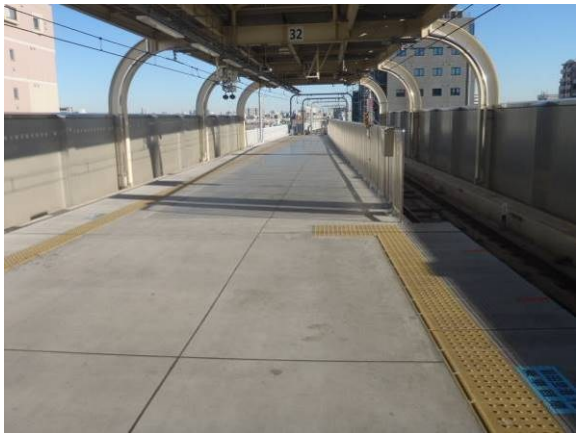
参考 3-1-4-4：ホーム終端部におけるブロックの敷設と柵の設置の例

＜ホーム終端の列車が停止しない部分の柵とブロックの例＞

＜ホーム終端にエレベーターやトイレ等がある場合の柵とブロックの例＞



＜島式ホーム終端で列車が停止しない部分が左右非対称である場合の柵とブロックの例＞



参考 3-1-5：ホームドア・可動式ホーム柵の例

参考 3-1-6：可動式ホーム柵（昇降式）の例

参考 3-1-7：転落防止に配慮したベンチの例

提供：西日本旅客鉄道株式会社

（コラム 3-1-2）ホームからの転落防止策

鉄軌道駅のプラットホームにおける視覚障害者の転落防止については、ホームドア・可動式ホーム柵・内方線付き点状ブロック等の整備といったハード面の対策に加えて、駅員等による誘導案内の充実や旅客による声かけの促進などソフト面の対策も合わせて取り組むことが効果的である。

（参考：「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ（平成 28 年 12 月））

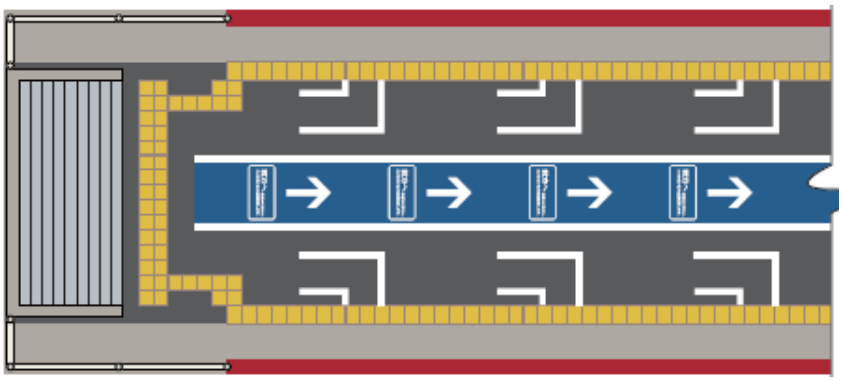
参考 3-1-8：床面表示の例

■乗降位置表示の例

■通行帯を確保するためのホーム床面サインの例

ホームの中央部など安全な場所に通行スペースを設けて誘導をすることにより、ホーム上の流動や徒列を整理することなどの効果が期待される。

＜西日本旅客鉄道の例＞



提供：西日本旅客鉄道株式会社

＜近畿日本鉄道の例＞

提供：近畿日本鉄道株式会社

（コラム 3-1-3）

～オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした車椅子使用者へのバリアフリー情報提供～

オリンピック・パラリンピック競技大会では、世界各国から多くの外国人、パラリンピック選手団やその関係者、観客が来日するとともに、都市内での移動が発生する。公共交通機関の発達した都市では鉄道、バスを主体とした移動が想定され、それらのアクセシビリティ確保は大会成功の大きなカギとなる。そのため、鉄道駅においては、駅構内の段差の解消等のハードウェア整備に加え、情報提供等のソフト面の充実が必要である。

2012 年にオリンピック・パラリンピック競技大会が開催されたロンドンの地下鉄では、ハード面のバリアフリー整備として、プラットホームの部分嵩上げや低床車両の導入を実施することにより、一部の駅では車椅子使用者が単独乗降可能な段差・隙間まで縮小しており、また、単独乗降可能な駅を情報提供する方法として、

①駅毎の段差解消の程度が把握できるマップを数種類作成し、Ｗｅｂサイト等で公表

②駅において、路線内の単独乗降可能な駅一覧を掲示

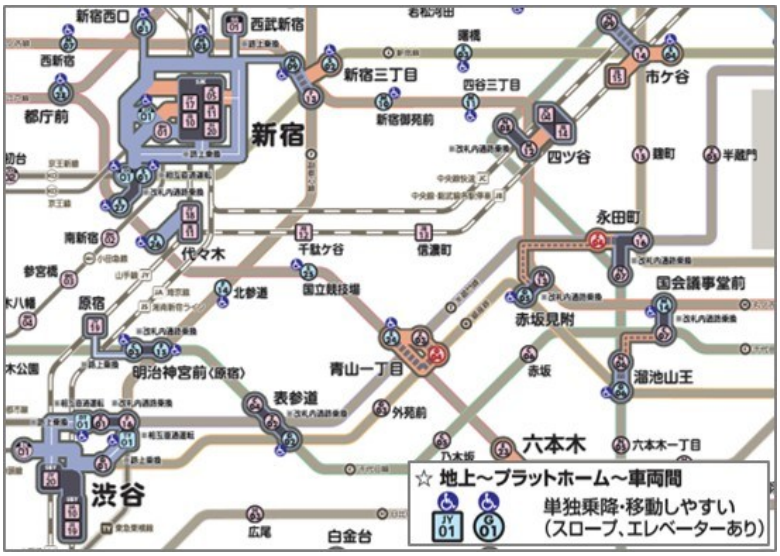
③車椅子使用者が通行可能な乗り継ぎルートを通路等に掲示

④プラットホームにおいて床や壁、吊り式の案内サインを設置し、単独乗降可能位置を掲示

を実施している。

国土交通省では、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、2019 年 12 月から、山手線内を中心に単独乗降しやすい駅を路線図上で分かりやすく示したバリアフリーマップをインターネットにおいて公表している。

・東京都心部バリアフリー鉄道 MAP



事例①：ロンドンの地下鉄における段差・隙間の情報提供用ステップフリーマップ

ロンドンでは、段差・隙間の情報提供として、複数のステップフリーマップを作成し、Ｗｅｂ上で公表している。

（例１）：駅の段差解消の状態について、３種類に区分しているマップ

当該マップでは駅のバリアフリー状況として、

・駅の出入口から車両まで段差解消された駅（青地に白線の障害者マーク）

・駅の出入口からプラットホームまで段差解消された駅（白地に青線の障害者マーク）

・段差解消されていない駅（障害者マークなし）

の３つに分類し記載している。

（例２）：段差・隙間の程度について、色及び文字により９段階で表示しているマップ

（段差）
ホームと車両の間の段差
●：0-50mm
●：51-120mm
●：120mm 超

（隙間）
ホームと車両の間の隙間
Ａ：0-85mm
Ｂ：86-180mm
Ｃ：180mm 超

当該マップでは、段差を色（緑、黄、赤）で、また、隙間を文字（Ａ、Ｂ、Ｃ）で表現している。

表記例：Ⓐ ⇒段差 0～50㎜、隙間 0～85㎜ の駅

Ⓑ ⇒段差 120㎜ 超、隙間 86～180㎜ の駅

他、利用者が自身で判断できるよう、それぞれの駅の主要ルートにおける段差や隙間を数値で表示しているマップがある。

（参考：ロンドン地下鉄ステップフリーマップＵＲＬ：https://tfl.gov.uk/maps/track/tube）

事例②：ロンドンにおける路線内の単独乗降可能な駅一覧の掲示

・路線内の駅における車椅子使用者の対応ついて、一覧を駅に掲示している。

（写真）

（意訳）

Train to platform access at step-free Piccadilly line stations

（Piccadilly Line における、プラットホームと車両の間が段差解消されている駅について）

Station（駅名）	Access from train when arriving（車両到着時の乗降について）
Acton Town	Step/gap between train and platform（段差・隙間があります）
Caledonian Road	①Manual boarding ramp - please contact staff before boarding train(see below)（渡し板を設置します。乗車前にスタッフにご連絡ください）
Earl’s Court ・ ・ ・	Level access via platform hump（一部嵩上げした箇所で解消しています） ・ ・ ・

①To request a manual boarding ramp at the station where you intend to get off please press the Assistance button on any Help point and talk a member staff before board you the train（駅で降車するために渡し板の設置を希望される場合は、乗車前に駅の Help point にある Assistance button を押すか、近くの係員スタッフにお伝えください。）

事例③：ロンドンにおける通路等に車椅子使用者が利用可能なルートを掲示

【参考】左写真及び上写真（拡大）の表記

「Lift to exit and Jubilee line」

（意訳）出口及び Jubilee line 行きリフト（エレベーター）

事例④：床や壁、吊り式の案内サインにより、単独乗降可能な位置を掲示

■ホーム上の吊り式の案内サイン

左写真及び上写真（拡大）

段差･隙間を解消するためにホームを一部嵩上げした箇所に吊り式の案内サインを掲示

ピクトグラム（標識）には、左より「ベビーカーマーク」、「障害者マーク」、「矢印」、「車両」を並べ、乗降可能位置であること表現している。

■ホーム床上の案内サイン

【参考】上写真の床サインの表記

「Board train here for level access at Wembley Park」

（意訳）Wembley Park 駅で単独降車するための乗降口位置

■ホーム壁に表示されている案内サイン

【参考】上写真の壁サインの表記

「Level access boardig point here」

（意訳）ここは単独乗車可能な位置です。

参考 3-1-9：駅員連絡装置の例

提供：東京地下鉄株式会社

参考 3-1-10-1：ホームと車両の段差・隙間を縮小した例

■ホームと車両の段差 0.5cm・隙間 5cm 程度を実現した例

・ホームと車両の隙間をできる限り小さくするため，車両限界からの離れを 5.2cm±0.2cm という精度で先端タイルが設置された。これは全ての駅のホームを直線で構成することにより可能となった。また，荷重条件による車両床高さの変動が少ない鉄輪式リニアモータシステムの台車の特徴を活かし，ホーム床と車両床のレベル差を±0.5cm に調整することでほぼ完全なフラット化が図られた。

提供：福岡市交通局　七隈線

■スロープとくし状ゴム（もしくは樹脂製）の設置によりホームと車両との段差・隙間を縮小した事例

・段差・隙間縮小対策として、ホーム縁端部をスロープ状に嵩上げし、ホーム縁端にくし状のゴムを設置。段差：0～2cm、隙間：約 3cm に縮小。

提供：大阪市高速電気軌道株式会社 千日前線

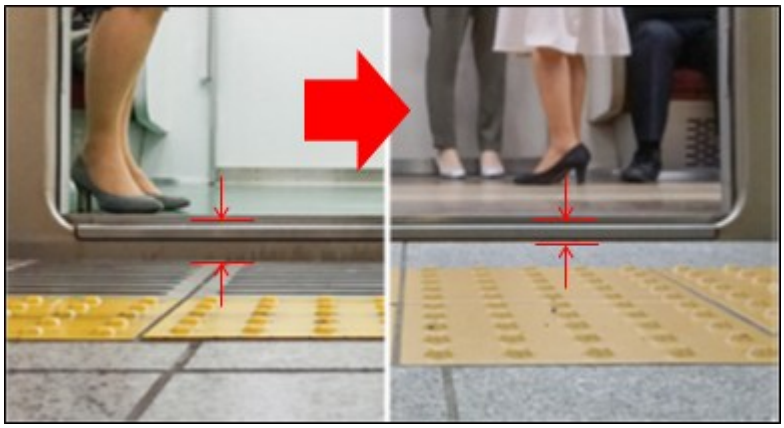
・段差・隙間の縮小対策としてホーム縁端部をスロープ状に嵩上げし、ホーム縁端にくし状ゴムを設置。
段差：0～1.5cm、隙間：約 2cm に縮小。

提供：大阪市高速電気軌道株式会社 長堀鶴見緑地線

・隙間の縮小対策としてホーム縁端にくし状のゴムを設置。段差：ほぼ平ら、隙間：2.8cm。

提供：仙台市交通局　東西線

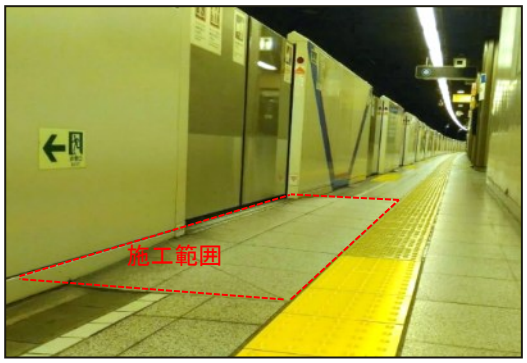
・段差の縮小対策としてホーム全体にわたる嵩上げ。



提供：東京地下鉄株式会社　丸ノ内線

■プラットホームの縁端部を嵩上げした例

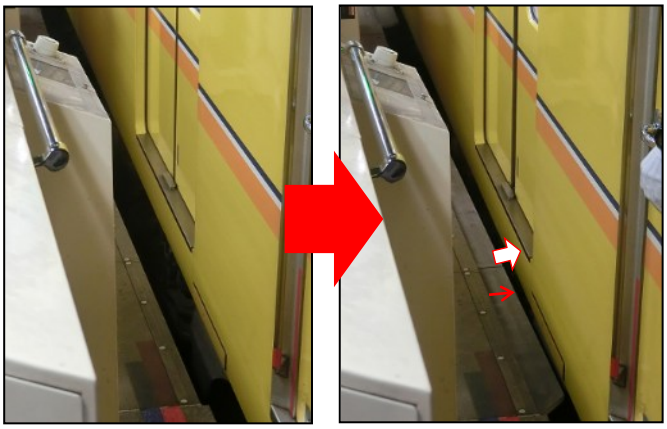
・プラットホーム縁端部を嵩上げすることにより、ホームと車両床面の段差を縮小する。
なお、縁端部の一部を嵩上げする場合は視覚障害者や片麻痺などの歩行困難な障害者の移動に影響を及ぼす可能性やホーム転落の危険性等を踏まえ、ホームドアの整備箇所において実施することを基本とする。



提供：東京都交通局　三田線

■可動式ステップを設置した例

・隙間が大きい箇所のプラットホーム側に可動ステップを設置することにより、ホームと車両の隙間を縮小する。（車椅子利用者の乗降（荷重）に耐えられるかどうか、あらかじめ検証が必要である。



参考 3-1-10-2：渡り板の例

参考 3-1-10-3：プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している箇所の案内表示の例

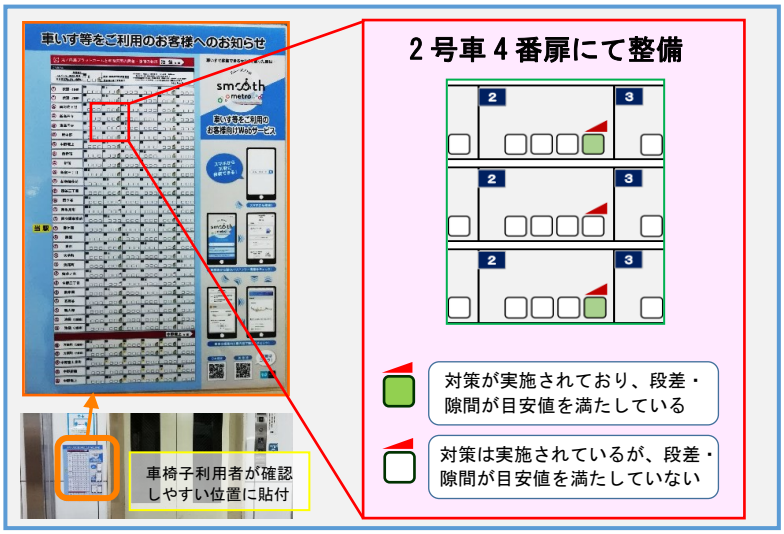
・車椅子使用者が列車に乗降しやすいよう段差と隙間を縮小しているドア位置付近に「ホームと列車のすき間をせまくしています」「ホームと列車のすき間がせまい場所です」等と表示。

提供：東日本旅客鉄道株式会社　山手線

提供：東京地下鉄株式会社　丸ノ内線

参考 3-1-10-4：プラットホームと車両の段差・隙間を縮小している箇所に関する情報の表示の例

・エレベーター乗降口に各駅の整備箇所を表示



提供：東京地下鉄株式会社　丸ノ内線

（コラム 3-1-4）車椅子使用者が単独乗降しやすい段差・隙間について
～「鉄道駅におけるプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する検討会」～

1．背景

駅のプラットホームと車両乗降口には旅客の円滑な乗降と列車の安全な走行に支障しないような一定の段差･隙間が設けられており、車椅子使用者等が乗降する際には渡り板が必要となり、駅員等の介助なしに単独で乗降することができない場合がある。

一方で、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、多くの車椅子使用者等の円滑な移動を可能とするため、介助なしでも単独で列車を乗降可能なプラットホームとすることが望まれている。

このため、学識経験者、障害者団体、鉄道事業者等からなる検討会を立ち上げ、実証試験等を通じて検討を行った。

2．実証試験と段差・隙間の現状調査の実施

模擬駅ホームに留置された列車の扉前に模擬的な段差・隙間を設定し、車椅子使用者（23 名）に協力いただき、様々な車椅子による列車の単独乗降の可能な段差・隙間の数値の組み合わせを調査した。この結果、全ての被験者が乗車可能なケースは段差 2cm、隙間 5cm であり、車椅子の乗降のしやすさは、隙間の大きさに比べ段差の大きさが支配的であった。

【実証試験の様子】

一方で、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会において、競技会場へのアクセシブルルート上にある駅及びその乗り換え等に利用される首都圏の主要駅（316 駅、番線数 868）について、プラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する現状について調査した結果、コンクリート軌道・直線部においては、バラスト軌道・曲線部に比べて段差・隙間が小さいことを確認した。また、車両の床面高さの調査の結果、車両の空満差や車輪の摩耗等による変位量のバラツキは最大約 5cm であった。

3．段差・隙間の目安と整備の進め方に関する検討

（1）段差・隙間の目安

1）基本的な考え方

段差・隙間の調査の結果、実際の駅・車両においては、プラットホームの形状、軌道の構造、車両の構造条件等の違いにより、段差・隙間の実態は様々であり、特に曲線プラットホームやバラスト軌道の駅では段差・隙間が生じやすい一方で、コンクリート軌道・直線プラットホームの駅では、ホーム縁端部の嵩上げやくし状ゴムの設置等の対策等を講じることで、車椅子使用者が単独乗降が可能となる可能性が高いと考えられる。

また、今回の実証試験においては、全ての被験者が乗降可能な組み合わせは段差 2cm・隙間 5cm であり、理想的なケースと言えるが、一方で現実のプラットホームにおける状況は、車両乗降口の逆段差への配慮など旅客の円滑な移動の観点や、車両とプラットホームとの接触防止など列車の安全な走行の観点などから、様々な制約がある。

このため、特に設計条件の整っている新線建設や高架化等の大規模改良の際など条件のよい場合においては、安全の確保を前提に段差 2cm・隙間 5cm、更にはそれ以上の段差・隙間の縮小について設計段階から入念な検討を行う。

一方で既設線においては、プラットホームの形状や軌道の構造等に応じて、本検討の結果を踏

まえた以下に示す目安等により整備を進めることを基本とする。

2）段差の目安値

段差については、車両の床面高さの調査結果から空満差や車輪摩耗による最大変動量は 5cm であり、一方で乗客の安全な降車のため逆段差は 2cm までに留める必要がある。

以上から、現実的な段差は 3cm が目安値と考えられる。

なお、空満差の少ない路線、車輪摩耗の少ない鉄輪式リニアモーター駆動方式の鉄道のうち曲線が少ない路線の目安はより小さくすることが可能である。

ただし、バラスト軌道では、バラストの粉砕による沈下等により、この目安がより大きくなることはやむを得ない。

3）隙間の目安値

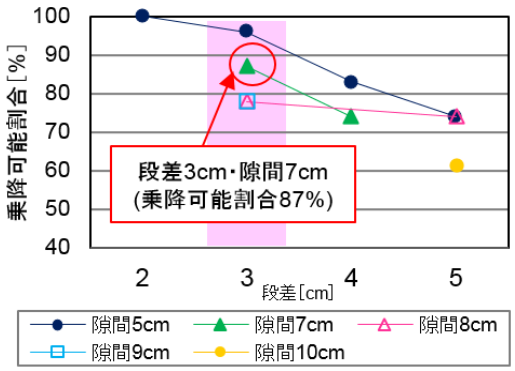
隙間については、プラットホームと車両乗降口の段差・隙間の調査結果から、列車通過時や停車時における左右の動揺による列車とプラットホームとの接触を防止するため、直線プラットホームにおける隙間は概ね 10cm 以下であった。単独乗降しやすいプラットホームと車両乗降口の段差・隙間に関する実証試験では、段差 3cm・隙間 7cm の組み合せであれば約 9 割の被験者が乗降可能であった。

また、接触しても車両への影響を少なくする、くし状ゴムの設置による縮小幅は 3cm 程度であることから、くし状ゴムの設置により、隙間を 7cm 程度とすることが可能と考えられる。

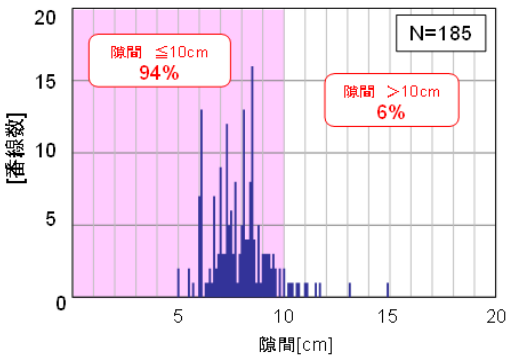
以上から、直線プラットホームの隙間は 7cm が目安値と考えられる。

ただし、バラスト軌道では、列車の左右の動揺に伴う軌道変位により、この目安がより大きくなることはやむを得ない。

加えて、曲線プラットホームでは、列車とプラットホームの接触防止のために、隙間をより大きく設定する必要がある。



【段差・隙間と乗降可能割合の関係（実証試験）】



【隙間の大きさと番線数の関係（直線部）】

4）段差・隙間の縮小に向けた当面の目安値

既設線においては、上記２）及び３）の方針のもと、プラットホームの形状や軌道の構造等に応じて、以下に示す目安等により整備を進めることを基本とする。なお、実証試験の結果から、段差 3cm・隙間 7cm の組み合わせであれば約 9 割の被験者が乗降可能であった。

①コンクリート軌道・直線プラットホーム（既設線）における考え方

既設線を改良する場合、くし状ゴムの活用などにより、段差 3cm・隙間 7cm の組合せを整

備実現に向けた当面の目安値とすることとし、そのうえで、安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい。

段差・隙間の縮小に向けた当面の目安値： 段差３ｃｍ × 隙間７ｃｍ

※安全の確保を前提として、より多くの車椅子使用者が乗降できるよう、段差はできる限り平らに、隙間はできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい（23 名の被験者により行った今回の実証試験では、全ての被験者が乗降可能であった組合せは、段差 2cm・隙間 5cm であった）。

※上記の値は設計上の目安値であり、管理値ではない。

※段差については、通常の乗車時（乗車率 100%～150%程度）における値を示しており、空車時等は大きくなる場合がある。

※隙間については、直線部であっても、レール頭頂面と車輪フランジとの遊間等により変動する。

※車両の乗車率、乗客の偏りによる車両動揺、レールや車輪の摩耗、軌道変位、レールと車輪のフランジの遊間など、様々な要因が複合的に作用するため、段差・隙間は必ずしも常に一定の状態にならず、ある程度の幅を有することに注意が必要である。

※なお、この値は今回の実証試験の結果を参考として検討したものであり、全ての車椅子使用者に対して 100%当てはまるとは限らないことに留意する必要がある。

②コンクリート軌道・曲線プラットホーム（既設線）における考え方

コンクリート軌道・曲線プラットホームにおける段差については、軌道変位が進みにくい（変動しにくい）一方で、隙間については、曲線であるが故に車両とプラットホームとの接触を防止するための余裕が必要であり、直線部に比べて隙間を狭めることが難しい。

また、実証試験の結果より、車椅子の乗降しやすさは、隙間の大きさに比べ、段差の大きさが支配的であったことを踏まえ、まずは段差を優先し、できる限り 3cm を目安として整備するとともに、隙間についても、できる限り小さくなるよう考慮することが望ましい。

③バラスト軌道（既設線）における考え方

バラスト軌道は列車荷重によるバラストの粉砕による沈下等により、軌道変位が進みやすい（変動しやすい）ため、段差・隙間の管理が難しいことから、一定の目安値は定められないが、以下の点を考慮することが望ましい。

・直線プラットホームにおいては、段差は目安値を参考にできる限り平らに、隙間は目安値を参考にできる限り小さくなるよう考慮することが望ましい。

・曲線プラットホームにおいては、段差は目安値を参考にできる限り平らになるよう考慮することが望ましい。

（２）整備の進め方

① 上記（１）で整理した既設のプラットホームの状況に応じた段差・隙間の目安等に基づき整備を進める。ただし、上記のプラットホーム等の条件にかかわらず、東京 2020 年オリンピック・パラリンピック競技大会において競技会場へのアクセシブルルート上にある駅やその乗り換え等に利用される山手線内の各駅など首都圏の主要駅については、同競技大会に向け

て対応可能な駅やプラットホームを選定し、優先的な整備を進める。

② 段差縮小のためプラットホームの嵩上げを行う場合は、プラットホーム全体、あるいは一定の区域において行うことを基本とする。また、縁端部の部分的な嵩上げ（スロープ化）は、視覚障害者の方や片麻痺などの歩行困難な方の移動に影響を及ぼす可能性やホーム転落の危険性等も踏まえ、ホームドアの整備箇所において実施することを基本とする。また、ホームドアを設置する際は、上記（１）で整理した考え方を踏まえ可能な限り段差・隙間の縮小に取り組む。

③ 段差・隙間の双方の目安を同時に満たすことが難しい場合は、まずは乗降のしやすさに大きな影響を与える段差の縮小に取り組み、次に、順次隙間の縮小に取り組むといった段階的な対応も有効である。

④ 駅の構造等を勘案して、プラットホームの全体にわたり段差・隙間の縮小が困難な場合には、ホームドアを整備したプラットホームの一部（その乗降口を必要とする乗客が集中するのを防ぐために、プラットホーム上に分散して複数設置されることが望ましい。）の乗降口で段差・隙間の縮小に取り組むことも重要である。

⑤ 更に、異なる規格の型式の車両が混在する路線の場合は、2cm を超える逆段差が生じないことを念頭に置きつつ、計画的に車両床面高さが統一されるよう車両更新（新造車）に取り組むことも重要である。

（３）段差・隙間の改良に際しての留意点

段差・隙間の改良に取り組む際は、プラットホームと車両の接触防止のため、プラットホームの形状、軌道の構造、車両の性能（諸元）、列車の進入速度や通過速度等の運転状況等、駅施設・車両の構造や運行等の条件が駅毎に異なることを考慮する必要がある。その際、施設等の状況に応じて、実際の車両動揺による段差・隙間の変化量を把握する等、十分に列車走行の安全確保を図った上で取り組む必要がある。

加えて、バラスト軌道は列車荷重によるバラストの粉砕による沈下等により軌道変位が進みやすく（変動しやすく）、段差・隙間の管理が難しいことから、バラスト軌道における段差・隙間の縮小に向けた技術的検討や、より大きな隙間に対応可能なくし状ゴムの開発等を、引き続き進める必要がある。

また、どうしても単独乗降が困難な場合においては、駅員等の介助による、ソフト面の対策を行うことが望ましい。

なお、単独乗降しやすい駅のマップ化やアプリなどの鉄道事業者等の取組とあわせて、一緒に乗降する一般の鉄道利用者が積極的に手助けをすることで、車椅子使用者の円滑な移動を確保することも望まれる。

参考 3-1-10-5：回転灯等を設置して転落の危険に対し注意喚起している事例

参考 3-1-11：ホーム床面と柱の識別しやすい事例

・ホーム床面と柱の下端部分の色を変えることで柱の存在が目立つ。（左写真）

・柱全体を床面と異なる色とすることで柱の存在が目立つ。（右写真）

参考 3-1-12：駅名標の掲出高さの考え方

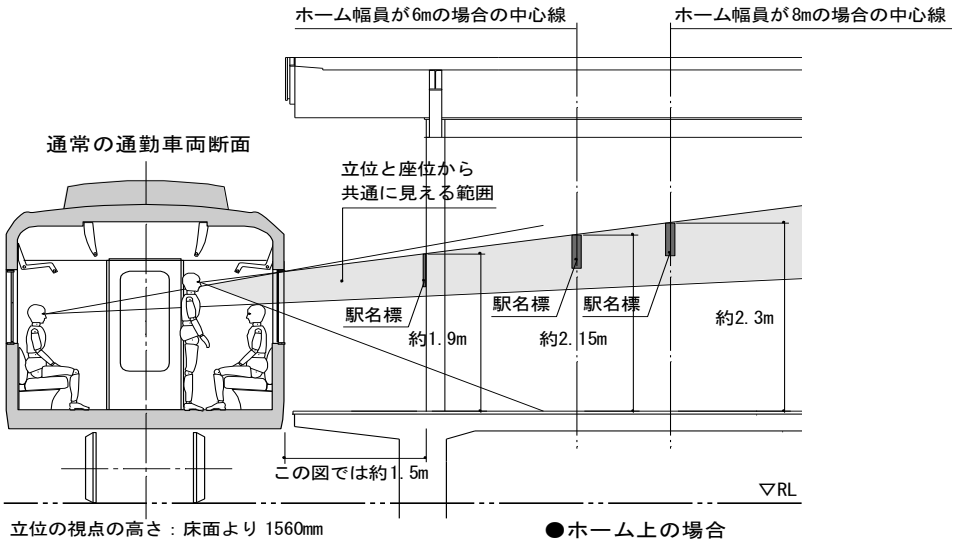
・車内から車外への視界は、窓によって確保されている。したがって、車外の見やすい範囲は、車内にいる利用者の視点と窓の上端を結ぶ線より下で、座席に座る人に遮られない窓の半分程度より上の範囲になる。また、利用者の視野は、高齢者等にとって体をねじって後方を見る姿勢はとりづらいので、振り向かないでも見られる前方にあるものとして考えることが望ましい。

・図に示す通り幅員 6m と 8m の島式ホームを想定すると、ホーム中心に掲出する駅名標の通勤車両から見やすい掲出高さは、床面から器具の上端までそれぞれ約 2.15m、2.3m になる。また、車両から約 1.5m 離れた独立柱上では、床面から器具の上端まで約 1.9m になる。

・同図の対向壁側の駅名標では、器具の上端が車両客室窓の上端程度の位置が見やすい高さになる。

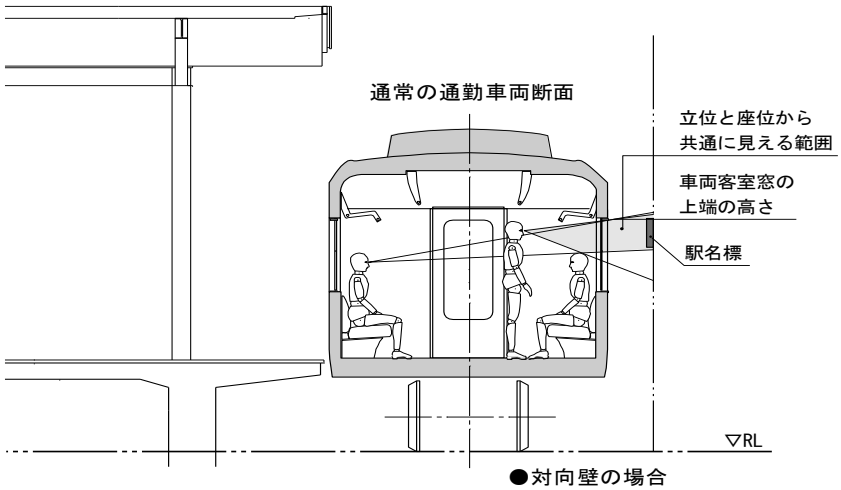
・このことから、駅名標の掲出高さは車両内から見やすい高さにし、ホーム上においては利用者の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、時刻表等と組み合わせた自立型や柱付型などを工夫する。

・なお吊り下げ式の場合、旅客流動を考慮して、旅客等の頭上に十分な空間を確保する必要があることにも配慮する。



立位の視点の高さ：床面より 1560mm
座位の視点の高さ：床面より 1175mm
注. 着座時の座面高は 400mmとした。

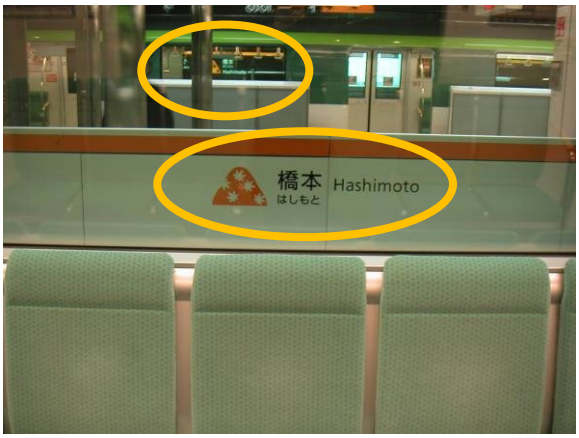
●ホーム上の場合



●対向壁の場合

参考 3-1-13：車両窓ごとに駅名標を配置した例

・福岡市営地下鉄七隈線では、対向壁ならびに可動式ホーム柵の内壁において、車両窓に対応して駅名標が配置されている。車両窓と駅名標の位置をあわせ、車内から駅名が確認しやすい配慮がある。
・車両内から可動式ホーム柵内側に表示された駅名標が確認できる（左写真）。



提供：福岡市交通局

参考 3-1-14：駅番号表示・駅名標における漢字・ひらがな・アルファベット表示

・大都市地下鉄路線では、外国人旅行者をはじめとして、誰にでもわかりやすく鉄道を利用できるよう、路線名や駅名を固有のアルファベットや番号で表記している。このような表記は、色覚異常等においても判別しやすく有効である。
・東京メトロでは同一ホーム上において、駅名標では漢字を主としつつも、ひらがな表記を付記したもの、アルファベット表記を付記したものがそれぞれ設置されている。
※漢字表記が分かりやすい障害者やひらがな表記が分かりやすい障害者について配慮することが必要である。

路線固有のアルファベットや番号、漢字、アルファベット、ひらがなで表記

提供：東京地下鉄株式会社