

## 5 交通アクセス



## 目 次

5. 交通アクセス .....	5-1
5.1 本章の考え方 .....	5-1
5.2 道路輸送手段（関連施設） .....	5-4
5.3 道路輸送手段（車両等） .....	5-16
5.4 鉄道輸送手段（関連施設等） .....	5-59
5.5 鉄道輸送手段（車両等） .....	5-120
5.6 航空輸送手段 .....	5-130
5.7 海上輸送手段 .....	5-136
5.8 徒歩等（歩道等、自転車歩行者専用道路等） .....	5-152
5.9 情報のアクセシビリティ確保と円滑な意思疎通 .....	5-194

## 5. 交通アクセス

### 5.1 本章の考え方

本章における基準の設定にあたっては、2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）の「交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン」（以下「大阪関西 UDGL」という。）を基本としつつ、徒歩等（歩道等、自転車歩行者専用道路等）については、道路の移動等円滑化に関するガイドラインの考え方及び基準を基本としている。また、「2027年国際園芸博覧会 アクセシビリティ・ガイドライン検討会」における、障がい当事者や学識経験者などの意見を参考にした。

なお、大阪関西 UDGL は、交通機関の関連施設、移動具（車両等）及び交通情報提供設備等をアクセシブルとするための考え方を示したもので、その作成にあたっては、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」における考え方を基本に、「施設整備に関するユニバーサルデザインガイドライン」【改訂版】及び当事者参加による検討会における各種意見を参考にしている。

本章では、博覧会会場への交通アクセスに関する具体的なガイドラインについて、推奨基準と標準基準を示す。

#### 推奨基準 「☆」で行頭に示す

「～することが望ましい」事項を示し、安全かつ円滑な移動等の実現とともに、来場者の利便性の向上や快適な利用ができるように備えるため、本博覧会開催において特に推奨する基準とする。

#### 標準基準 「■」で行頭に示す

「～しなければならない」「～すること」事項を示し、法的拘束力の有無にかかわらず、少なくとも遵守すべき基準とする。

また、本章の「各種基準等」の記載方法は以下のとおりとする。

関係法令：「移動等円滑化基準」
○「移動等円滑化基準」は、国が定める以下のガイドラインから関係する内容を記載している。 <ul style="list-style-type: none"><li>・道路の移動等円滑化に関するガイドライン（以下「道路ガイドライン」という。）</li><li>・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（以下「旅客施設ガイドライン」という。）</li><li>・公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（以下「車両等ガイドライン」という。）</li><li>・公共交通機関の役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン（以下「役務ガイドライン」という。）</li><li>・旅客船バリアフリーガイドライン（以下「旅客船ガイドライン」という。）</li></ul>
基準：以下のとおり（参考とした基準等：●●、●●●）
○本章において定めた基準を記載している。 なお、参考とした基準等では、以下のとおり省略して記載している。 <ul style="list-style-type: none"><li>・国ガイドライン：道路ガイドライン、旅客施設ガイドライン、車両等ガイドライン、役務ガイドライン、旅客船ガイドライン</li><li>・大阪関西 UDGL：2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）における交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン</li><li>・検討会意見：2027年国際園芸博覧会 アクセシビリティ・ガイドライン検討会における意見</li></ul>

また、検討会意見を踏まえ記載した事項及び記載ページについては以下のとおりとする。

項目	記載事項	記載ページ
5.2.1 自動車駐車場		
(1) 障がい者用駐車施設	■当該障がい者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設ける。(※)	5-4
	☆障がい者用駐車施設から歩行者の出入口に至る歩行者用通路と、自動車の交通動線との交錯が極力少なくなるように、歩行者用通路が確保できる位置に配置する。(※)	5-4
5.2.2 バス・タクシー乗降施設		
(1) 乗降場	☆乗り場ごとに、行き先などの運行情報を点字・音声で表示するとともに弱視者(ロービジョン)に留意した大きさや配色の文字で表示する。(※)	5-12
	☆バス停留所においては、行き先等の運行情報を音声及び文字により案内するとともに、弱視者(ロービジョン)に留意した表示を行う。(人的サポートによる案内を含む) (※)	5-12
	☆タクシー乗降場は、タクシー車両が複数台停車できるスペースを確保する。	5-13
(4) 乗合自動車停留所のベンチ及び上屋	■乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設ける。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。(※)	5-14
(5) その他の施設等	☆旅客施設との境界から最寄りの乗合自動車停留所までの通路等に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。	5-14
5.3.1 バス車両		
5.3.1.1 バス車両 (都市内路線バス等)		
(4) -1 車いすスペース及び通路(乗合)	■フリースペースを設ける場合には、ベビーカーを折りたたまず乗車できるフリースペースを設けることを基本とする。この場合において車いすスペースと共用とすることができる。(※)	5-20
	■フリースペースにはベビーカーを固定するベルトを用意することを基本とする。(※)	5-20
(4) -2 車いすスペース及び通路(貸切)	■フリースペースを設ける場合には、ベビーカーを折りたたまず乗車できるフリースペースを設けることを基本とする。この場合において車いすスペースと共用とすることができる。(※)	5-21
	■フリースペースにはベビーカーを固定するベルトを用意することを基本とする。(※)	5-21
(13) 車内表記(乗合・貸切共通)	■車内表記は、分かりやすい表記とすることを基本とする。(※)	5-26
(14) 車内表示(乗合のみ)	■乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報(行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む)を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備える。(※)	5-28
	☆乗客が次停留所名等を車内のどの場所からも確認できるようにすること。(※)	5-28

項目	記載事項	記載ページ
	■表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記又は連続表示することを基本とする。(※)	5-28
	■弱視者(ロービジョン)・色覚異常者に留意し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した表示とすることを基本とする。(※)	5-28
(15) 車外表示(乗合のみ)	■行き先が車外から容易に確認できるように、車両の前面、左側面、後面に表示する。(※)	5-28
	■行き先に加え、経路、系統、車いすマーク、ベビーカーマーク等においても、車外から容易に確認できるようにすることを基本とする。(※)	5-28
	■寸法は30cm以上×140cm以上(前方)、40cm以上×70cm以上(側方)、20cm以上×90cm以上(後方)(ただし、2m幅の車両の場合は12.5cm以上×90cm以上(前方及び後方)、18cm以上×50cm以上(側方))とすることを基本とする。(※)	5-28
	■表示機は、直射日光のもとでも夜間でも視認可能なものとする。(※)	5-28
	■大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記又は連続表示することを基本とする。(※)	5-28
	■弱視者(ロービジョン)・色覚異常者に留意し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した表示とすることを基本とする。(※)	5-28
5.8.1 歩道等、自転車歩行者専用道路等		
(6) 横断歩道に接続する歩道等の部分	■横断歩道に接続する歩道等の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2cmを標準とする。	5-156
5.8.3 その他の施設等		
(2) 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>☆旅客施設との境界から最寄りの乗合自動車停留所までの通路等に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>■歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</p>	5-178

※上表のうち、(※)は、国ガイドライン・大阪関西UDGLに既に記載されている事項

## 5.2 道路輸送手段（関連施設）

### 5.2.1 自動車駐車場

#### (1) 障がい者用駐車施設

##### 1) 基本的な考え方

自動車駐車場には、障がい者が自動車駐車場を利用できるようにするため、障がい者が運転又は同乗する車両が駐車し、障がい者が安全かつ円滑に乗降が可能な障がい者用駐車施設を設ける。

障がい者用駐車施設は、障がい者の移動の短縮を図るため、障がい者用駐車施設へ通ずる出入口の距離ができる限り短いところに設ける。

障がい者用駐車施設の数、当該施設が利用できない状況をできる限り避けるため、当該自動車駐車場の全駐車施設数に占める障がい者用駐車施設数の最低値を規定している。

障がい者用駐車施設の幅は、特に乗降幅の必要な車いす使用者の乗降が可能となるスペースを確保する。

大規模駐車場で複数の出入口がある場合分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮することや、歩行者の出入口から当該施設まで自動車動線との交錯が極力少ない安全な歩行者用通路を確保するよう考慮する。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(障がい者用駐車施設)	
第二十二條 自動車駐車場には、障害者が円滑に利用できる駐車のために供する部分（以下「障害者用駐車施設」という。）を設けるものとする。	
2 障害者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が二百以下の場合にあっては当該駐車台数に五十分の一を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が二百を超える場合にあっては当該駐車台数に百分の一を乗じて得た数に二を加えた数以上とするものとする。	
3 障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。	
一 当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。	
二 有効幅は、三・五メートル以上とすること。	
三 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 設置	■自動車駐車場には、障がい者が円滑に利用できる障がい者用駐車施設を設ける。
2 数	■障がい者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が 200 以下の場合、当該駐車台数×1/50 以上とする。 ■全駐車台数が 200 を超える場合は、当該駐車台数×1/100+2 以上とする。 ☆一般駐車場が設置されることとなった場合には、全駐車台数の最低 2%（ベストプラクティスは 3%）を障がい者用とする。
3 設置位置	■当該障がい者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設ける。 ☆大規模駐車場で、複数の方面に歩行者の出入口がある場合は、それぞれの出入口に分散して配置する。 ☆障がい者用駐車施設から歩行者の出入口に至る歩行者用通路と、自動車の交通動線との交錯が極力少なくなるように、歩行者用通路が確保できる位置に配置する。 ■障がい者用駐車施設は、障がい者の移動の短縮を図るため、以下に近接していることにも留意した上で、利用者に最も便利な位置に設置する。 ・歩行者用出入口 ・昇降機及びスロープ ・アクセシブルなトイレ ・料金精算所
4 構造・大きさ	■有効幅は、3.5m 以上とする。 ■障がい者用駐車施設の幅は、車体用スペース幅 2.1m 程度に、高齢者・障がい者等が

	<p>円滑に乗降可能な乗降用スペース幅 1.4m 以上を加えた、3.5m 以上確保することを基本とする。</p> <p>☆車体の大きい福祉車両や後部乗降を行う福祉車両などへの対応を考慮した幅、奥行き、高さとする。また、車止め等が乗降を妨げることをしないよう、設置位置等に留意する。</p> <p>■地表面は、車いす使用者の円滑な乗降のため、可能な限り水平とすることを基本とする。</p> <p>■路面表示の部分も含め、路面・床面はノンスリップ仕上げとする。</p>
5 案内表示	<p>■障がい者用である旨を見やすい方法により表示する。</p> <p>■障がい者用駐車施設である旨を、サインや塗装表示などにより表示することを基本とする。</p> <p>■アクセスに関わる国際シンボルマークを、路面・床面(ベストプラクティスは 75cm<sup>2</sup>)及び各区画の正面表示サインに入れる。このシンボルは、車越しにも見えるよう、150cm より上とする。</p> <p>☆表示・サインの視認性確保のため、必要に応じて照明等の採用も検討する。</p> <p>■塗装表示は、車体用スペース床面に国際シンボルマーク表示を行うことを基本とする。</p> <p>☆駐車場の進入口において、障がい者用駐車施設が設置されていることを認識できるようにするため、必要がある場合は、表示・サインを設置する。</p> <p>☆駐車場の進入口から当該施設に至る経路において、障がい者が円滑に移動できるようにするため、必要に応じて矢印を併記した誘導用表示・サインを設置する。</p> <p>☆表示・サインは、周辺に自動車が駐車していても確認できる位置に設置し、運転席から判別できる大きさとする。</p> <p>■駐車場出口に関するアクセス対応策は、入口のものと類似し、整合性があるものとする。</p>
6 配置、区画の幅、勾配	<p>■一般原則として、障がい者等用駐車区画は、一般車両用区画の 1.5 倍の広さに相当する。(すなわち、一般車両用区画 3 つがアクセシブルな車両用区画 2 つに相当する。)</p> <p>☆車体の大きい福祉車両や後部乗降を行う福祉車両などへの対応を考慮した幅、奥行き、高さとする。また、車止め等が乗降を妨げることをしないよう、設置位置等に留意する。</p> <p>■8 箇所につき 1 箇所の障がい者等用駐車区画は、車両側面に昇降機のあるバンが駐車できる寸法とする。バンの駐車には、全幅 460cm 必要である。(昇降機分として移動ゾーンは 70cm 広くなる) また、後部側ドアの開閉も考慮し、奥行き 800cm 以上のスペースを確保する。</p>

## (2) 障がい者用停車施設

### 1) 基本的な考え方

障がい者の車両が一時的に停車し、障がい者が円滑に乗降できるように、障がい者用の停車ます(障がい者用停車施設)を設けることにより、障がい者の同乗している車両は、一般の駐車施設も利用することができる。

障がい者用停車施設は、障がい者の移動の短縮化を図るため、障がい者用停車施設へ通ずる出入口からの距離ができる限り短いところに設ける。

大規模駐車場で複数の出入口がある場合分散配置するなど、移動距離を可能な限り短縮することや、歩行者の出入口から当該施設まで自動車動線との交錯が極力少ない安全な歩行者用通路を確保するよう考慮する。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」
(障がい者用停車施設)
第二十三条 自動車駐車場の自動車の出入口又は障害者用駐車施設を設ける際には、障害者が円滑に利用できる停車の用に供する部分(以下「障害者用停車施設」という。)を設けるものとする。

<p>る。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>2 障害者用停車施設は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 当該障害者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができる限り短くなる位置に設けること。</p> <p>二 車両への乗降の用に供する部分の有効幅は一・五メートル以上とし、有効奥行きは一・五メートル以上とする等、障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。</p> <p>三 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）</p>	
1 設置	<p>■自動車駐車場の自動車の出入口又は障がい者用駐車施設を設ける際には、障がい者用停車施設を設ける。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p>
2 設置位置	<p>■当該障がい者用停車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設ける。</p> <p>☆大規模駐車場で複数の方面に歩行者の出入口がある場合は、それぞれの出入口に分散して配置する。</p> <p>☆障がい者用停車施設から歩行者の出入口に至る歩行者用通路と、自動車の交通動線との交錯が極力少なくなるように、歩行者用通路が確保できる位置に配置する。</p>
3 構造・大きさ	<p>■車両への乗降の用に供する部分の有効幅は1.5m以上とし、有効奥行きは1.5m以上とする等、障がい者が安全かつ円滑に乗降できる構造とする。</p> <p>☆車体用スペースは、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行き・高さとする。</p> <p>■車両への乗降の用に供する部分は、障がい者が同乗する車両には、横から乗降するもの後ろから乗降するものがあることを考慮することを基本とする。</p> <p>■車両への乗降の用に供する部分は、車いす使用者の円滑な乗降のため、地表面を可能な限り水平とすることを基本とする。</p>
4 案内表示	<p>■障がい者用である旨を見やすい方法により表示する。</p> <p>■障がい者用停車施設である旨を、サインや塗装表示などにより表示することを基本とする。</p> <p>■表示・サインは、国際シンボルマークを使用して障がい者用の一時停車のためのスペースであることを表示することを基本とする。</p> <p>■塗装表示は、車体用スペース床面に国際シンボルマークを表示することを基本とする。</p> <p>☆自動車駐車場の進入口において当該施設の有無を表示するとともに、進入口から当該施設までの経路において当該施設の案内誘導を行うため、必要に応じて国際シンボルマークに停車施設である旨を併記したサインなどを表示する。</p> <p>☆表示・サインは、周辺に自動車が停車していても確認できる位置に設置し、運転席から判別できる大きさとする。</p>

### (3) 出入口

#### 1) 基本的な考え方

自動車駐車場の歩行動線上の出入口は、有効幅の確保及び段差の解消を行うとともに、戸を設ける場合には、車いす使用者を含む高齢者・障がい者等の円滑な通行や安全性を考慮した構造や設備配置とすることが重要である。

ただし、同一場所への出入口が複数あるなど、複数の出入口が近接した位置に設置されている場合は、主要な出入口のみ、移動等円滑化された構造としてもよい。

#### 2) 各種基準等

<p>関係法令：「移動等円滑化基準」</p>
<p>(出入口)</p>
<p>第二十四条 自動車駐車場の歩行者の出入口は、次に定める構造とするものとする。ただし、当該出入口に近接した位置に設けられる歩行者の出入口については、この限りでない。</p> <p>一 有効幅は、九十センチメートル以上とすること。ただし、当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち以上の出入口の有効幅は、一・二メートル以上とすること。</p>

<p>二 戸を設ける場合は、当該戸は、有効幅を一・二メートル以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、一以上の出入口にあっては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあっては車椅子使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。</p> <p>三 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）</p>	
1 有効幅	<p>☆車いす使用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅 1.8m 以上とする。</p> <p>■有効幅は、90cm 以上とする。ただし、当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち 1 以上の出入口の有効幅は、1.2m 以上とする。</p> <p>■出入口前後には、車いす 1 台が停止することができるよう 1.2m 以上の長さの水平区間を確保することを基本とする。</p>
2 段の解消	<p>■車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。</p> <p>☆水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車いす使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにする。</p>
3 戸／開閉構造	<p>■戸を設ける場合は、有効幅 1.2m 以上とする当該自動車駐車場外へ通ずる歩行者の出入口のうち、1 以上の出入口は自動的に開閉する構造とし、その他の出入口は車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とする。</p> <p>■自動開閉装置を設ける場合は、車いす使用者や視覚障がい者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。また、戸の開閉速度を、高齢者、障がい者等が使いやすいよう設定することを基本とする。（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい）。</p> <p>☆手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障がい者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により弱視者（ロービジョン）の操作性に留意したものとする。</p>
4 戸／戸の前後の水平区間	<p>■戸の前後には、車いす 1 台が止まることができるよう 1.2m 以上の長さの水平区間を設けることを基本とする。</p> <p>☆自動式扉でない場合は、車いす使用者の開閉動作のため車いすが回転できる 1.5m 以上の長さの水平区間を設ける。</p>
5 戸／構造	<p>■戸の内部と外部で互いに確認できる構造とすることを基本とする。</p> <p>■戸が透明な場合は、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などをつけて識別できるようにすることを基本とする。</p>
6 溝ふた	<p>■水切り用の溝ふたを設ける場合は、車いすの車輪や視覚障がい者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとするを基本とする。</p>
7 ひさし	<p>☆車いす使用者や肢体不自由者、視覚障がい者等は傘をさすことが難しいため、屋外に通じる自動車駐車場の出入口には大きめのひさしを設置する。</p>

#### (4) 通路

##### 1) 基本的な考え方

車いす使用者その他の障がい者の安全かつ円滑な通行を可能とするため、すれ違い可能な有効幅員を確保するとともに、車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。また、転倒防止のために平坦性を確保するとともに、路面は滑りにくい仕上げとする。

##### 2) 各種基準等

<p>関係法令：「移動等円滑化基準」</p>	
<p>(通路)</p>	
<p>第二十五条 障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障害者用駐車施設に至る通路のうち一以上の通路は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅員は、二メートル以上とすること。</p> <p>二 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。</p> <p>三 路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとすること。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）</p>	
1 通路	<p>■障がい者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口から当該障がい者用駐車施設に至る</p>

	<p>経路のうち1以上の通路は、下記の構造をみたす。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・有効幅員は、2m以上とする。</li> <li>・車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けない。</li> <li>・路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとする。</li> <li>・アクセシブルな通路につながる縁石は車いす使用者が通過する際に支障とならない形状とする。</li> <li>・車道上に降車した場合、車いす使用者がアクセシブルな通路に移動可能なスロープなどの形状とする。ただし、敷地空間、形状などの制約がある場合はその限りではない。</li> </ul>
2 構造	<p>■平たん性を確保するために、通路上には排水施設を設置しない。やむを得ず設ける場合は、グレーチングの目を狭く（1cm程度）することを基本とする。</p> <p>☆屋外における自動車駐車場の通路の路面は、雨水を地下に浸透させる構造とする。</p> <p>☆通路は、自動車交通からの安全性を確保するため、縁石、車止め等の設置により、駐車施設・車路と分離した構造とする。</p>

## (5) 傾斜路

### 1) 基本的な考え方

エレベーターの設置が物理的・構造的に困難な場合は、傾斜路（スロープ）の設置をもって代えることができる。傾斜路（スロープ）の設置に当たっては、車いす使用以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、全ての利用者が通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとするよう留意する。

また、手動車いす使用者に対しては、長距離や急傾斜の傾斜路利用が困難であることに留意する。

### 2) 各種基準等

#### 5.4.1 (5) 傾斜路(スロープ)を参照のこと

## (6) 階段

### 1) 基本的な考え方

階段は、移動時に最も負担を感じる箇所であるため、特に高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、視覚障がい者の円滑な利用に留意する必要がある。特に手すりの高さや階段の滑りにくさ等について留意が必要であるが、これらは全ての利用者にとっても効果的である。

### 2) 各種基準等

#### 5.4.1 (6) 階段を参照のこと

## (7) 屋根

### 1) 基本的な考え方

障がい者が、雨水に濡れずに利用できるとともに、積雪により施設の利用困難となることを避けるため、屋根を設置する。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(屋根)	
第二十九条 屋外に設けられる自動車駐車場の障がい者用駐車施設、障がい者用停車施設及び第二十五条に規定する通路には、屋根を設けるものとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 構造	<p>■屋外に設けられる自動車駐車場の障がい者用駐車施設、障がい者用停車施設及び移動等円滑化された通路には、屋根を設ける。</p> <p>■屋根は、その機能を十分に発揮するために連続的に設けることを基本とする。</p> <p>■屋根を設ける際には、屋根の柱が乗降用スペース及び通路の有効幅員を侵さないようにすることを基本とする。</p>

## (8) 便所

### 1) 基本的な考え方

トイレは利用しやすい場所に配置し、全ての利用者がアクセスしやすい構造とする。近年、これまで整備を進めてきた高齢者障がい者等用便房（バリアフリートイレ）では、乳幼児連れやオストメイトなどこれらの機能を使いたい人が増えたこと、また、本来こうした機能を必要としないと思われる人が使用することなどにより、そこしか使えない車いす使用者が利用できない問題が生じている。

このような課題に対応するため、高齢者障がい者等用便房（バリアフリートイレ）を設置した上で、一般トイレにも簡易型多機能便房等の設置を推奨し、さらに一般便房への乳幼児連れ用設備などの機能分散を進め、より多様な利用者が円滑に使用できるよう留意している。

さらに、利用者の分散を促すよう、車いす使用者用便房とオストメイト用設備を設けた便房を分けて整備することや、おむつ交換の需要も多いため、乳幼児連れ用設備は可能な限り車いす使用者便房以外に設置することが必要である。

上述の考え方に基づき、車いす使用者が主に使用できる便房を確保したうえで、それ以外の機能をトイレ内に分散させ、これまで高齢者障がい者等用便房（バリアフリートイレ）に集中していた利用者の分散化を図る記述内容をこのガイドラインで示している。ただし、トイレの利用状況によっては、機能分散を図るのではなく、高齢者障がい者等用便房（バリアフリートイレ）の増設による対応も考えられることから、トイレの利用状況等の地域の実情に応じた整備を検討する。

なお、トイレの名称等については、「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称が表記されていたが、ここしか使えない人に必要な設備や機能が集中した結果、利用する対象者も拡大し、利用自体が集中しているだけでなく、一般トイレの利用で支障のない人が利用している実態もあるのではないかと指摘がなされているところである。こうした利用集中の問題を解消するため、名称を示す場合は「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称ではなく、設置された設備や機能、一定の広さの確保が必要な人が対象となることが伝わる情報提供、名称等とすることが必要である。

また、温水洗浄、トイレ用擬音装置などの機能ボタンの設備については、視覚障がい者や指の動きが不自由な利用者等に留意することが重要である。

例えば、一般用トイレの便器洗浄ボタンを見つけやすい配色と形状にすることや、緊急ボタンを間違えて押さないよう分かりやすい形状と設置位置にしよう留意すること。

### 2) 各種基準等

#### 5.4.3 (1) トイレを参照のこと

## (9) その他の施設等（案内標識、情報提供等）

### 1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等の歩行者の動線に留意し、目的施設やエレベーター等の移動を支援する施設等の位置や方向等の情報提供を行う。

視覚障がい者が安全かつ円滑に歩行できるようにするため、エレベーター、階段、エスカレーター等への誘導、障害物の回避、案内標識、案内表示・サインへの誘導のため、視覚障がい者誘導用ブロックを設置する。

併せて、視覚障がい者にとっては輝度コントラストを確保することは重要となる。

また、障害物や案内標識が的確に認識できる箇所に照明施設を設ける。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」
(視覚障がい者誘導用ブロック)
第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。
(照明施設)
第四十七条
2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。

ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 案内標識	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自動車駐車場には、歩行者の動線に留意し、案内標識を設置し、目的施設（障がい者用駐車施設、障がい者用停車施設、便所、移動等円滑化された出入口等）や、エレベーター等の移動を支援する施設等の位置や方向等の情報提供を行う。また、大規模駐車場など出入口が多数存在する場合は行き先を案内する情報提供を行うことを基本とする。</li> <li>■案内標識を設置する際には、設置位置や記載内容、文字の大きさ、点字又は音声案内の設置など、高齢者・障がい者等の利用に留意することを基本とする。</li> <li>■案内標識の文字の大きさ、点字・音声等による案内の方法等は、「道路の移動円滑化ガイドライン」第2部7章を参照するものとするを基本とする。</li> <li>■光・照明の環境状態に関係なく読みやすく明瞭な入口、出口、方向案内の表示サインを提示する。</li> <li>■障がい者等用駐車区画に行くにはどのレーンを進めばよいか余裕をもって誘導できるように、表示サインはできるだけ早く認識できるように掲示する。</li> <li>■表示サインは場内の右左折箇所全てに設置・敷設する。</li> </ul>
2 視覚障がい者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自動車駐車場の通路には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導ブロックを敷設する。</li> <li>■視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がい者のエレベーター、階段、エスカレーター等の障がい者の回避及び案内標識、案内表示・サインへの誘導のために設置することを基本とする。</li> <li>■設置方法等については、「道路の移動円滑化ガイドライン」第2部7章を参照する。</li> <li>☆その他の箇所については、当該施設を利用する視覚障がい者等の意見を反映して設置する。</li> </ul>
3 照明施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自動車駐車場には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設ける。</li> <li>■障害物や案内標識が的確に認識できる箇所に、照明施設を設ける。歩行空間においては、特に、一定の照度が連続的に確保できる箇所に設けることを基本とする。ただし、屋外の自動車駐車場では、夜間において、周辺からの光によって、弱視者（ロービジョン）等でもこれらが的確に認識できる照度が確保されている場合は、この限りではない。</li> <li>■照度等については、「道路の移動円滑化ガイドライン」第2部7章を参照する。</li> </ul>
4 発券機・精算機	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車に乗車したまま操作する発券機・精算機は、曲がり角や斜路部分には設置しないことを基本とする。</li> <li>☆可能な限り車に乗り込む前に精算等を済ませるシステム等を導入する。</li> <li>■車から降りた状態で操作する発券機・精算機は、床面が水平な箇所に設置することを基本とする。</li> <li>☆発券機・精算機も高齢者・障がい者等が円滑に利用できるように留意する。</li> </ul>

## (10) 維持管理

### 1) 基本的な考え方

移動等円滑化が図られた場合においても、施設等が使用されることにより、その機能を十分発揮できなくなるため、管理人等は適宜移動等円滑化が図られているかについて、点検・維持・修繕に努めるとともに、障がい者等の円滑な利用を促進するために、広報、案内・誘導、監視等を行うことが望ましい。

### 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：移動等円滑化基準）	
1 点検・維持・修繕	■管理人等は自動車駐車場が常に移動等円滑化の図られた状態に保つという観点から、各施設について、適宜、点検・維持・修繕に努めることを基本とする。
2 広報活動の推進	☆管理人等は、障がい者用駐車施設及び障がい者用停車施設において、健常者等の利用を抑制するための広報活動を行う。

3	案内・誘導	☆管理人等は、健常者の一般駐車施設への案内・誘導や、障がい者の障がい者用駐車施設及び障がい者用停車施設への案内・誘導を行う。
4	代行運転	☆管理人等は、障がい者用駐車施設が満車の場合、障がい者等の運転を代行し、一般駐車施設へ駐車するなど代行運転の対応を行う。
5	監視	☆駐車場においては、管理人等が、管理室から当該駐車場内（特に障がい者用駐車施設周辺）が常に監視できることとする。

## 5.2.2 バス・タクシー乗降施設

### (1) 乗降場

#### 1) 基本的な考え方

乗降場は、高齢者、障がい者等が乗降の際につまずくことがないように、また、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の乗降の円滑化が図れるようにすることが重要である。

乗り場や行き先、発車時刻、運行情報等については、必要性の高い情報のため、視覚障がい者等に留意した案内（音声案内、携帯電話への情報提供等）を拡充することが必要である。また、視覚障がい者誘導ブロック等の設備を設置し、視覚障がい者等の誤進入を防止する必要がある。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗降場)	
<p>第23条 バスターミナルの乗降場は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 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。</p> <p>二 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他のバス車両の通行、停留又は駐車のに供する場所（以下この号において「バス車両用場所」という。）に接する部分には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者のバス車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。</p> <p>三 当該乗降場に接して停留するバス車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL、検討会意見）	
1 段	<p>■乗降場と通路との間に高低差がある場合は、傾斜路を設置することを基本とする。</p> <p>■島式の乗降エリア（車道を横断しなければ到達できない乗降エリア）全てに、車いす使用者が直接アクセスできるよう、車道から通路のすりつけ勾配へのアクセスがあること。</p> <p>☆スロープ板を活用しつつ、利用者が円滑に乗降できるように、バスが停留所との隙間を空けずに停車（以下、「正着」という。）できるよう留意する。</p> <p>■傾斜路の勾配は、屋内では1/12以下とし、屋外では1/20以下とする。</p> <p>☆屋内においても1/20以下とする。</p>
2 幅	■乗降部の幅は最低180cm以上とし、2台の車いすが通れる幅を確保する。
3 仕上げ	■乗降場の床の表面は、滑りにくい仕上げとする。
4 縁石の高さ	■全ての乗降エリアにおいては、縁石の高さをウルトラ・ローフロアバスにも対応できるもの（一般的には15cm程度）とする。
5 上屋	☆防風及び雨天を考慮し、上屋を設ける。
6 進入防止措置	<p>■乗降場の縁端のうち、誘導車路その他のバス車両の通行、停留又は駐車のに供する場所（バス車両用場所）に接する部分には、柵、点状ブロックその他の視覚障がい者のバス車両用場所への進入を防止するための設備を設ける。</p> <p>■点状ブロックを乗降エリアの縦方向、縁石先端から30cmのところ敷設、全幅は30cm以上とする。（60cmが望ましい）</p>
7 横断歩道	■乗降場に行くために誘導車路を横切る必要がある場合は横断歩道等を設け、歩行の安全に留意することを基本とする。
8 運行情報の案内	<p>☆乗り場ごとに、行き先などの運行情報を点字・音声で表示するとともに弱視者（ロービジョン）に留意した大きさや配色の文字で表示する。</p> <p>☆バス停留所においては、行き先等の運行情報を音声及び文字により案内するとともに、弱視者（ロービジョン）に留意した表示を行う。（人的サポートによる案内を含む）</p> <p>☆さらに、会場付近において、一般的なタクシー等乗降場が設置される場合には、国土交通省標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領に従い「ユニバーサルデザインタクシー」と認定されたタクシー専用の乗降場を敷設する。</p>
9 時刻表	<p>☆乗降場の時刻表（バスターミナル以外のバス停のものを含む。）には、ノンステップバス等の運行時間を分かり易く表示する。</p> <p>☆時刻表は弱視者（ロービジョン）に留意した大きさや配色の文字で表示すること。</p>

	また、視覚障がい者が音声で事前に時刻情報が入手できる web アクセシビリティにする。
10 その他	<p>■ゴミ箱、休憩用椅子、照明、時刻表などは、歩行者の邪魔にならないよう、適切に配置する。</p> <p>☆タクシー乗降場は、タクシー車両が複数台停車できるスペースを確保する。</p>

## (2) 乗合自動車停留所の構造

### 1) 基本的な考え方

歩道上に設置する乗合自動車停留所においては、利用者が円滑に乗降できるよう、バスが正着できる構造であることが重要である。高齢者、障がい者等がバスを円滑に利用できるようにするためには、道路だけではなく関係者の連携により車両、バス停、民地なども含むバスのネットワーク全体としてバリアフリー化を図ることも重要である。

### 2) 各種基準等

基準：「移動等円滑化基準」	
1 構造	<p>☆乗合自動車停留所の構造は、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を判断し決定するものとするが、切り込みの角度を工夫する、公安委員会やバス事業者と連携、協力して停留所周辺の路上駐車を削減する等、バスが停留所から離れずに正着できるよう留意する。</p> <p>■植樹帯や防護柵を設置する場合は、乗降の支障とならないような配置とすることを基本とする。</p>

## (3) 乗合自動車停留所の高さ

### 1) 基本的な考え方

バリアフリー法において、バスの低床化が公共交通特定事業に位置付けられるとともに、移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づき、低床化されたバス車両に転換することとしていることから、高齢者、障がい者等が低床バスに円滑に乗降できる構造とする。低床バスが歩道に近接し、適切にスロープ板を設置できる歩道の高さとして、停留所部分の歩道の高さは15cmを標準とする。

高さ15cmを標準とするが、リフト付きやエレベーター付きの高速バス等様々な車両が停車する場合には、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者が円滑に利用できる構造を検討することが望ましい。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
第十七条 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、十五センチメートルを標準とするものとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 高さ	<p>■乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15cmを標準とする。</p> <p>■道路構造上やむを得ない場合等バスが正着できない場合は15cmにこだわらず、高さの調整等により、車いす使用者等が円滑に利用できる構造とすることを基本とする。</p> <p>☆高さ15cmを標準とするが、リフト付きやエレベーター付きの高速バス等様々な車両が停車する場合には、車いす使用者等円滑に利用できる構造を検討する。</p>

## (4) 乗合自動車停留所のベンチ及び上屋

### 1) 基本的な考え方

ベンチ及び上屋は、高齢者、障がい者等様々な歩行者のバス利用の利便性の向上のため、バスへの乗降や歩道等の利用者の支障とならないよう設置するとともに、バスの正着を妨げない位置に設置する。また、ベンチ及びその上屋の設置に必要な有効幅員を除き、有効幅員を確保しなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
第十八条 乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 設置	<p>☆アクセシブルな乗合バス停留所は、照明、屋根、及び背もたれと両肘掛けのついた休憩用の椅子が必要である。なお、屋根は前扉部分だけでなく、中扉部分までを覆うよう設置する。</p> <p>■乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設ける。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p> <p>■ベンチ及びその上屋はバスへの乗降及び歩道等の利用者の支障とならないよう設置することを基本とする。</p> <p>■歩道等の有効幅員は、ベンチ及びその上屋の設置に必要な有効幅員に、3.5m 又は 2m（歩道）、4m 又は 3m（自転車歩行者道）の有効幅員を加えた値以上とすることを基本とする。</p>
2 その他	<p>■歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合は、主として歩行者の滞留のためのスペースを設けることを基本とする。</p> <p>■ベンチ及び上屋の機能を十分に発揮させるために、維持管理することを基本とする。</p> <p>☆歩道に自転車道を併設する又は自転車歩行者道を設置する場合は、乗合自動車停留所を利用する際に歩行者が自転車道又は自転車歩行者道の自転車通行部分を横切る必要がある場合があるため、自転車が歩行者の通行に留意して停留所部分を通行できるよう工夫する。</p>

(5) その他の施設等

1) 基本的な考え方

視覚障がい者が乗降位置を認識できるように、必要であると認められる箇所に視覚障がい者誘導用ブロックを敷設し、適切に案内する。また、乗降場、時刻表設置箇所、ベンチ設置箇所等、高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に照明施設を設ける。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(視覚障がい者誘導用ブロック)	
第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。	
(照明施設)	
第四十七条	
2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、検討会意見）	
1 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>☆旅客施設との境界から最寄りの乗合自動車停留所までの通路等に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>■乗合自動車停留所には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</p>

	<p>☆バスの大きさが異なる、乗降形式が異なる等、乗降位置が一概に定まらない場合においては、当該箇所におけるバス事業者及び停留所の利用者の意見が反映されるよう留意して決定する。</p>
2 照明施設	<p>■乗合自動車停留所には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要があると認められる箇所に、照明施設を設ける。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所の路面又は床面の照度が十分に確保される場合は、この限りではない。</p> <p>■照明施設を設ける際は、必要な有効幅員を確保するとともに、視覚障がい者の通行を考慮して設置することを基本とする。</p>
3 乗合自動車停留所等における案内	<p>☆行き先やバスの接近状況等の運行情報を音声及び文字により案内するとともに、弱視者（ロービジョン）に留意して視距離に応じた大きさの表示とする。</p> <p>☆車いす使用者が利用可能な低床バスの運行状況を案内する。</p> <p>☆車いす使用者が乗降できない停留所がある場合は、その情報を利用者に提供する。</p>

## 5.3 道路輸送手段（車両等）

### 5.3.1 バス車両

#### 5.3.1.1 バス車両（都市内路線バス等）

##### （1）乗降口（乗合・貸切共通）

###### 1) 基本的な考え方

乗降口は、乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。また、輝度コントラストを確保することが重要となる。乗降口のうち1以上は、幅80cm以上としなければならない。

床面の地上面からの高さは65cm以下で、床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。

###### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗降口)	
第三十七条 乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。	
2 乗降口のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
一 幅は、八十センチメートル以上であること。	
(床面)	
第三十八条 国土交通大臣の定める方法により測定した床面の地上面からの高さは、六十五センチメートル以下でなければならない。	
2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。	
○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示	
第三条 省令第三十八条第一項の国土交通大臣の定める方法は、次のとおりとする。	
一 省令第三十七条第二項の基準に適合する乗降口附近の床面（滑り止めを除く。以下同じ。）の地上面からの高さを測定すること。	
二 道路運送車両の保安基準（昭和二十六年運輸省令六十七号）第一条第六号の空車状態で測定すること。ただし、車高調整装置（旅客が乗降するときに作動できるものに限る。）を備えているバス車両にあっては、当該装置を作動させた状態で床面の地上面からの高さを測定することができる。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：大阪関西 UDGL）	
■乗降時における乗降口の踏段（ステップ）高さが27cm以下の低床車で、車高調整機構によって歩道近くまで車体を着けることができ、スロープ板を使用すれば乗客が車内から歩道へ段差なく移動することができることとする。	
■片側又は両側面に車高調整機構があり、縁石と同じ高さまで車高を下げられることとする。	
■アクセシブルなドアが少なくとも1箇所あることとする。ベストプラクティスは2箇所で、両方のドアをつなぐ車内通路の有効幅員は最低80cmとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1. 踏み段の識別	■乗降口の踏み段（ステップ）の端部は周囲の部分及び路面と輝度コントラストが大きいことにより踏み段を容易に識別できるものとする。 ■乗降口に照射灯などの足下照明を設置し、踏み段の夜間の視認性を向上させることを基本とする。
2. 乗降口の幅	☆全ての乗降口から車いす使用者等が乗降できるよう、全ての乗降口の有効幅を90cm以上とする。 ■1以上の乗降口の有効幅は80cm以上とする。 ■車いす使用者による乗降を考慮し、1以上の乗降口の有効幅は90cm以上とすることを基本とする。（小型は80cm以上）

	<p>■大量乗降を想定する車両の場合には、少なくとも1つの乗降口の有効幅は100cm以上とすることを基本とする。</p>
3. 床の表面	<p>■床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。</p>
4. 乗降口の 高さ	<p>☆傾斜は排除する。          ■傾斜は極力少なくすることを基本とする。          ☆乗降時における乗降口の踏み段（ステップ）高さは20cm以下とする。</p>
5. ドア開閉 の音響案 内	<p>■視覚障がい者等の安全のために、運転席から離れた乗降口には、ドアの開閉動作開始ブザーを設置することを基本とする。</p>
6. 手すりの 設置	<p>☆乗降時に車体の外側に張り出す手すりとする。          ■乗降口の両側（小型では片側）に握りやすかつ姿勢保持しやすい手すりを設置することを基本とする。          ■手すりの出っ張り等により、乗降口の有効幅を支障しないよう留意して設置することを基本とする。          ■乗降口に設置する手すりの径は2.5cm程度とすることを基本とする。          ■手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとすることを基本とする。</p>

(2) スロープ板（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

乗降口のうち1以上は、スロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていなければならない。

2) 各種基準等

<p>関係法令：「移動等円滑化基準」</p>	
<p>(乗降口)</p>	
<p>第三十七条          2 乗降口のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。          二 スロープ板その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備（国土交通大臣の定める基準に適合しているものに限る。）が備えられていること。</p>	
<p>○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示          （平成12年11月1日運輸省告示第349号）抄          （乗降設備）</p>	
<p>第二条 省令第三十七条第二項第二号の国土交通大臣の定める基準は、次のとおりとする。          一 スロープ板の幅は、七十二センチメートル以上であること。          二 スロープ板の一端を縁石（その高さが十五センチメートルのもの。）に乗せた状態において、スロープ板と水平面とのなす角度は、十四度以下であること。          三 携帯式のスロープ板は、使用に便利な場所に備えられたものであること。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：大阪関西 UDGL）</p>	
<p>■アクセシブルな長距離バス（空港バス）は、車いすから降りることなく車内に乗り込めるような乗降設備を備えていなければならない。          ■車内から反転式又は折りたたみ式スロープ板を手動又は自動でセットするようになっていることとする。この方法では、バス中央のドアから直接車内にアクセスできる。          ☆長距離バスの場合、荷物室スペース等に格納された油圧乗降用リフトが最もよく利用されている。側面中央部に設置されていることが多く、バス床面まで上昇することができる。リフトタイプはその大きさや形状のため、車内の座席数はどうしても減ってしまう。車いすスペースを2台分以上、乗降しやすい位置に設置すること。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）</p>	
1	<p>スロープ板の設置</p> <p>■車いす使用者等を乗降させる乗降口のうち1以上には、車いす使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板等を設置する。</p>
2	<p>容易に乗降できるスロープ</p> <p>■車いす使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板の幅は72cm以上とする。          ■車いす使用者等を乗降させるためのスロープ板の幅は80cm以上とすることを基本とする。</p>

	<p>☆乗降用リフトの長さは最低 130 cmとする。ただし、やむを得ない場合には、120 cmでも可とする。</p> <p>■スロープ板の一端を地上高 15 cmのバスベイに乗せた状態における、スロープ板の角度は 14 度以下とする。</p> <p>■スロープ板は、容易に使用できる場所に設置又は格納する。</p> <p>■地上高 15 cmのバスベイより車いす利用者等を乗降させる際のスロープ板の角度は 7 度（約 12%勾配・約 1/8）以下とし、スロープ板の長さは 105 cm以下とすることを基本とする。</p> <p>☆車いす利用者等を乗降させる際のスロープ板の角度は 5 度（約 9%勾配・約 1/12）以下とすること。また、自動スロープ板、バス停側の改良等により、さらに乗降しやすい方法を採用する。</p> <p>■耐荷重については、電動車いす本体（80～100kg）、車いす利用者本人、介助者の重量を勘案し、300kg 程度とすることを基本とする。</p> <p>■スロープ板は、使用時にはフック等で車体に固定できる構造とすることを基本とする。</p> <p>■車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設けることを基本とする。</p> <p>■スロープ板の表面は滑りにくい材質又は仕上げとすることを基本とする。</p> <p>■乗務員の混乱防止、スロープ板の出し入れの迅速化のため、反転式スロープ板等の取り扱いが簡易なスロープ板を採用することを基本とする。</p> <p>☆推奨乗降時間は 1 分未満とする。</p>
--	---

(3) 床（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(床面)	
第三十八条	
2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 床の表面	■床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。

(4) -1 車いすスペース及び通路（乗合）

1) 基本的な考え方

バス車両には、車いすスペースを 1 以上設けなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(車いすスペース)	
第三十九条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。	
一	車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。
二	車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
三	車椅子を固定することができる設備が備えられていること。
四	車椅子スペースに座席を設ける場合は、当該座席は容易に折り畳むことができるものであること。
五	他の法令の規定により旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーその他の装置を備えることとされているバス車両である場合は、車椅子使用者が利用できる位置に、当該ブザーその他の装置が備えられていること。
六	車椅子スペースである旨が表示されていること。
七	前各号に掲げるもののほか、長さ、幅等について国土交通大臣の定める基準に適合するものであること。

○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示

第四条 省令第三十九条第七号の国土交通大臣の定める基準は、次のとおりとする。

- 一 車椅子スペースの長さは、百三十センチメートル（床面からの高さが三十五センチメートル以上の部分にあっては、百十五センチメートル）以上であること。ただし、車椅子使用者が同じ向き状態で利用する車椅子スペースを二以上縦列して設ける場合にあっては、車椅子スペース（車椅子使用者が向く方向の最前に設けられるものを除く。）の長さは、百十センチメートル以上であればよい。
- 二 車椅子スペースの幅は、七十五センチメートル以上であること。
- 三 車椅子使用者が利用する際に支障とならない場合にあっては、車椅子スペースの前部及び後部の側端部は、平たんでなくてもよい。

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）

1	車いすスペースの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■バスには車いすスペースを1以上確保する。</li> <li>■車いすスペースには、車いす使用者が利用する際に支障となる段は設けない。</li> </ul>
2	車いすスペースの2脚分確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>■バスには2脚分以上の車いすスペースを確保することを基本とする。</li> <li>■ただし、車いすを取り回すためのスペースが少ない小型バスなどの場合や車いす使用者の利用頻度が少ない路線にあっては1脚分でもやむを得ない。</li> </ul>
3	車いすスペースの数	☆ノンステップバスの普及に合わせ、車いすスペースの数の再検討が望まれる。
4	車いすスペースの設置位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者がバスを利用しやすい位置に車いすスペースを設置することを基本とする。</li> <li>■乗降口から300cm以内に設置することを基本とする。</li> </ul>
5	車いすスペースの広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすを固定する場合のスペースは（長さ）130cm以上×（幅）75cm以上とする。ただし2脚の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは110cm以上で良い。</li> <li>■車いすスペースは、車いすが取り回しできる広さとするを基本とする。</li> <li>■後向きに車いすを固定する場合には、車いすスペース以外に車いすの回転スペースを確保することを基本とする。</li> <li>■車いすスペースの高さは130cm以上とするを基本とする。</li> </ul>
6	手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすスペースには、車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。</li> <li>☆安全ベルトに代わり得る手すり（安全バー等）の開発が望まれる。</li> </ul>
7	車いす固定装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすスペースには、車いす固定装置を備える。</li> <li>■車いす固定装置は、短時間で確実に様々なタイプの車いすが固定できる巻き取り式等の構造とすることを基本とする。</li> <li>■前向きの場合には、3点ベルトにより車いすを床又は車体に固定する。車いす使用者のベルトを用意しておき、希望によりこれを装着することを基本とする。</li> <li>■後ろ向きの場合には背もたれ板を設置し、横ベルトで車いすを固定する。また、姿勢保持ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着することを基本とする。</li> <li>☆腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されること。</li> <li>☆方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一をすること。</li> </ul>
8	車いすスペースの使用表示	☆車いすスペースの使用の有無、車いす使用者からの降車合図は運転席に表示されること。
9	車いすスペースに設置する座席	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆車いす使用者が利用しやすいように、車いすスペースに座席を設置する場合には、その座席は常時跳ね上げ可能な構造とする。</li> <li>■車いすスペースに座席を設置する場合には、その座席は容易に折り畳むことができる構造とする。</li> </ul>
10	降車ボタン	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすスペースには、車いす使用者が容易に使用できる降車ボタンを設置する。</li> <li>■降車ボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとするを基本とする。</li> </ul>
11	車いすス	■乗降口(車外)に、車いすマークステッカーを貼り、車いすによる乗車が可能である

ベースの表示	<p>ことを明示する。</p> <p>■車いすスペースの付近(車内)にも、車いすマークステッカーを貼り、車いすスペースであることが容易に分かるとともに、一般乗客の協力が得られやすいようにする。</p>
12 乗務員の接遇、介助	<p>■車いすの固定、解除、人ベルトの着脱は、乗務員の適切な接遇・介助によって行うことを基本とする。</p>
13 フリースペース	<p>■フリースペースを設ける場合には、ベビーカーを折りたたまず乗車できるフリースペースを設けることを基本とする。この場合において車いすスペースと共用とすることができる。</p> <p>■フリースペースに備える座席は、常時跳ね上げ可能な座席とすることを基本とする。</p> <p>■フリースペースにはベビーカーを固定するベルトを用意することを基本とする。</p> <p>■フリースペースにはベビーカーを折りたたまず使用できることを示すピクトグラムを貼付することを基本とする。(ストラップの使用法、車いす乗車の際の優先も記載する。)</p>

(4) -2 車いすスペース及び通路(貸切)

1) 基本的な考え方

バス車両には、車いすスペースを1以上設けなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(車いすスペース)	
<p>第三十九条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。</p> <p>一 車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。</p> <p>二 車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。</p> <p>三 車椅子を固定することができる設備が備えられていること。</p> <p>四 車椅子スペースに座席を設ける場合は、当該座席は容易に折り畳むことができるものであること。</p> <p>七 前各号に掲げるもののほか、長さ、幅等について国土交通大臣の定める基準に適合するものであること。</p> <p>○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示</p> <p>第四条 省令第三十九条第七号の国土交通大臣の定める基準は、次のとおりとする。</p> <p>一 車椅子スペースの長さは、百三十センチメートル(床面からの高さが三十五センチメートル以上の部分にあっては、百十五センチメートル)以上であること。ただし、車椅子使用者が同じ向き状態で利用する車椅子スペースを二以上縦列して設ける場合にあっては、車椅子スペース(車椅子使用者が向く方向の最前に設けられるものを除く。)の長さは、百十センチメートル以上であればよい。</p> <p>二 車椅子スペースの幅は、七十五センチメートル以上であること。</p> <p>三 車椅子使用者が利用する際に支障とならない場合にあっては、車椅子スペースの前部及び後部の側端部は、平たんでなくてもよい。</p>	
基準：以下のとおり(参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 車いすスペースの確保	<p>■バスには車いすスペースを1以上確保する。</p> <p>■車いすスペースには、車いす使用者が利用する際に支障となる段は設けない。</p>
2 車いすスペースの2脚分確保	<p>■バスには2脚分以上の車いすスペースを確保することを基本とする。</p>
3 車いすス	<p>☆ノンステップバスの普及に合わせ、車いすスペースの数の再検討を行う。</p>

ベースの数	
4 車いすスペースの設置位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者がバスを利用しやすい位置に車いすスペースを設置する。</li> <li>■乗降口から 300 c mに設置する。</li> </ul>
5 車いすスペースの広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすを固定する場合のスペースは(長さ) 130 c m以上×(幅) 75 c m以上とする。ただし 2 脚の車いすを前向きに縦列に設ける場合には 2 脚目の長さは 110 c m以上で良い。</li> <li>■車いすスペースは、車いすが取り回しできる広さとすることを基本とする。</li> <li>■後向きに車いすを固定する場合には、車いすスペース以外に車いすの回転スペースを確保することを基本とする。</li> <li>■車いすスペースの高さは 130 c m以上とすることを基本とする。</li> </ul>
6 手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすスペースには、車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。</li> </ul> <p>☆安全ベルトに代わり得る手すり(安全バー等)の開発を行う。</p>
7 車いす固定装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすスペースには、車いす固定装置を備える。</li> <li>■車いす固定装置は、短時間で確実に様々なタイプの車いすが固定できる巻き取り式等の構造とすることを基本とする。</li> <li>■前向きの場合には、3 点ベルトにより車いすを床又は車体に固定する。車いす使用者のベルトを用意しておき、希望によりこれを装着することを基本とする。</li> <li>■後ろ向きの場合には背もたれ板を設置し、横ベルトで車いすを固定する。また、姿勢保持ベルトを用意しておき、希望によりこれを装着することを基本とする。</li> </ul> <p>☆腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されること。</p> <p>☆方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一すること。</p>
8 車いすスペースに設置する座席	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆車いす使用者が利用しやすいように、車いすスペースに座席を設置する場合には、その座席は常時跳ね上げ可能な構造とすること。</li> <li>■車いすスペースに座席を設置する場合には、その座席は容易に折り畳むことができる構造とする。</li> </ul>
9 乗務員の接遇、介助	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすの固定、解除、人ベルトの着脱は、乗務員の適切な接遇・介助によって行うことを基本とする。</li> </ul>
10 フリースペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>■フリースペースを設ける場合には、ベビーカーを折りたたまず乗車できるフリースペースを設けることができる。この場合において車いすスペースと共用とすることができることを基本とする。</li> <li>■フリースペースに備える座席は、常時跳ね上げ可能な座席とすることを基本とする。</li> <li>■フリースペースにはベビーカーを固定するベルトを用意することを基本とする。</li> <li>■フリースペースにはベビーカーを折りたたまず使用できることを示すピクトグラムを貼付することを基本とする。(ストラップの使用法、車いす乗車の際の優先も記載する。)</li> </ul>

(5) 低床部通路(乗合・貸切共通)

1) 基本的な考え方

乗降口と車いすスペースとの間の通路の幅は、80 c m以上でなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(通路)	
第四十条 第三十七条第二項の基準に適合する乗降口と車椅子スペースとの間の通路の幅(容易に折り畳むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畳んだときの幅)は、八十センチメートル以上でなければならない。	
基準：以下のとおり(参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 低床部通路の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗降口と車いすスペースとの通路の有効幅(容易に折り畳むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畳んだときの幅)は 80 c m以上とする。</li> </ul>

	<p>☆低床部分には段やスロープを設けないこと。</p> <p>■乗降口付近を除く低床部分の通路には段やスロープを設けないことを基本とする。</p> <p>■低床部の座席配列が左右それぞれ1列のもの（いわゆる都市型バス）にあつては前輪等による車内への干渉部から後方の低床部の全ての通路幅を 80cm 以上とすることを基本とする。（ただし、都市型以外の座席配列のもの（いわゆる郊外型）及び全幅が 2.3m 級以下のバスであつて、構造上、基準を満たすことが困難なものについてはやむを得ない。）。</p>
--	---

(6) 後部の段（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

後部の段は、周囲の床との輝度コントラストや段差の高さ、勾配、手すりの設置などについて、安全へ留意する。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 安全への留意	<p>■段の端部は周囲の床と輝度コントラストが大きいことにより明確に識別することを基本とする。</p> <p>■低床部と高床部間の通路に段を設ける場合には、その高さは1段あたり 20cm 以下とすることを基本とする。</p> <p>■低床部と高床部間の通路にスロープを設ける場合には、その角度は5度（約9%勾配）以下とすることを基本とする。ただし、後部座席の床と通路の間に段を設けない場合にあつては、低床部と高床部間の通路に設ける段の高さとスロープの角度の関係は、下図の範囲にあればよい。</p> <div style="text-align: center;"> <p>スロープの角度(度)</p> <p>段差高さ(mm)</p> </div> <p>■スロープと階段の間には 30cm 程度の水平部分を設けることを基本とする。</p> <p>■段差部には手すり等を付けることを基本とする。</p> <p>☆段の上の立席乗客の安全に留意し、一層の段の高さ、傾斜の減少が望まれる。</p>

(7) 手すり（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

バス車両の車いすスペースには、車いす使用者が円滑に利用できる手すりを配置する。通路には、縦手すりを座席3列（横向きの場合は3席）ごとに1以上配置する。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(車いすスペース)	
第三十九条	バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。
一	車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。

(通路)	
<p>第四十条 2 通路には、国土交通大臣が定める間隔で手すりを設けなければならない。</p> <p>○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示 (手すりの間隔) 第五条 省令第四十条第二項の国土交通大臣が定める間隔は、手すりを連続する座席三列（横向きに備えられた座席にあっては、三席）ごとに一以上含むものとする。この場合において、当該手すりは床面に垂直な握り棒でなければならない。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 手すりの間隔	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆車いすスペースを除く通路には握り棒を座席1列ごとに配置すること。</li> <li>☆車いすスペースには天井握り棒や吊り革を設置すること。</li> <li>■車いすスペースには、車いす使用者が円滑に利用できる手すりを配置する。</li> <li>■通路には、縦手すりを座席3列（横向きの場合は3席）ごとに1以上配置する。</li> <li>■高齢者、障がい者などの伝い歩きを考慮した手すりなどを設置することを基本とする。</li> <li>■縦握り棒は低床部にあっては座席1列（横向き座席の場合は2席、車いすスペースに備える前向き跳ね上げ座席にあっては2席、3人掛け横向き跳ね上げ座席にあっては3席に1本）ごとに通路に面した左右両方に1本配置し、高床部にあっては座席1列ごとに通路に面した左右いずれかに1本配置することを基本とする。（ただし、非常口付近の脱出の妨げとならないように、取り外し又は折りたたむことができる構造の座席についてはこの限りではない。）</li> <li>■車いすスペースについては、車いすの移動に支障をきたさないように手すりなどを配置するとともに立席者用の天井握り棒や吊り手などを設置することを基本とする。</li> <li>■タイヤハウスには高さ 80 c m程度の位置に水平手すりを設置することを基本とする。</li> </ul>
2 手すりの素材	<ul style="list-style-type: none"> <li>■手すりなどは、乗客が握り易い形状とすることを基本とする。</li> <li>■手すりの太さは3 c m程度とすることを基本とする。</li> <li>■手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとすることを基本とする。</li> </ul>

(8) 室内色彩（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

座席、手すり、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障がい者にも分かりやすい配色とする。高齢者及び色覚異常者でも見えるよう、手すり、押しボタンなど、明示させたい部分には朱色又は黄赤等を用いる。天井、床、壁面など、これらの背景となる部分は、座席、手すり、通路及び注意箇所などに対して十分な明度差をつける。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 白内障や色覚異常者に留意	<ul style="list-style-type: none"> <li>■座席、手すり、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障がい者にも分かりやすい配色とすることを基本とする。</li> <li>■高齢者及び色覚異常者でも見えるよう、手すり、押しボタンなど、明示させたい部分には朱色又は黄赤等を用いることを基本とする。</li> <li>■天井、床、壁面など、これらの背景となる部分は、座席、手すり、通路及び注意箇所などに対して十分な明度差をつけることを基本とする。</li> <li>☆眩しさを与える色、材質の使用を控えること。</li> </ul>

(9) 座席（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

座席は、床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等に留意し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。

高齢者や障がい者が座りやすいように、通路側のひじ掛けがはね上がる等の仕様の座席を設け、その機能が容易に分かるように表示する。床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等に留意し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。

視覚障がい者に留意し、座席番号はできるだけ大きく、また、周囲とのコントラストを確保した色で表示する。座席の通路側の肩口の端には、視覚障がい者が利用しやすいように JIS T0921 に基づいた座席番号識別のための点字シール等を貼付する。

## 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 座りやすい座席	■床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を留意し、座りやすく、立ち上がりやすいものとするを基本とする。
2 床面から座面までの高さ	■40～43cm程度を基本とする。
3 シートの横幅	☆2人掛けのシートの横幅は90cmとする。 ■1人掛け：45cm±1cm・2人掛け：81cm±1cmを基本とする
4 座面の奥行き	■41cm程度±1cmを基本とする
5 手すり	■手すりは、握りやすく、立ち座りしやすいものとするを基本とする。

### (10) 優先席（乗合のみ）

#### 1) 基本的な考え方

乗合バス車両に優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する標識を設けなければならない。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(優先席)	
第三十九条の二 乗合バス車両に優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する標識を設けなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 優先席の表示	■優先席を設ける場合は、優先席の背後の窓や見やすい位置に優先的な利用の対象者を表示するステッカー等の標識を設けること等により、優先席であることが車内及び車外から識別できるようにする。
2 乗降口近くに配置	■優先席は乗降口に近い位置に3席以上（中型では2席以上、小型では1席以上）を原則として前向きに設置することを基本とする。
3 立ち座りのしやすさを向上	■優先席は対象乗客が安全に着座でき、かつ立ち座りに留意した構造とすることを基本とする。 ■乗客の入れ替わりが頻繁な路線では、優先席は少し高め（40～43cm）の座面とすることを基本とする。
4 シートの色優先席の表示	■優先席は、①座席シートをほかの座席シートと異なった配色とする、②優先席の背後の窓に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に分かるとともに、一般の乗客の協力が得られやすいようにすることを基本とする。
5 操作しやすい降車ボタン	■優先席には、乗客が利用しやすい位置に分かりやすい降車ボタンを設置することを基本とする。 ■降車ボタンは手の不自由な人等でも使用できるものとするを基本とする。 ■乗客が体を大きく捻ったり、曲げたりするような位置への降車ボタンの配置は避けることを基本とする。

(11) 降車ボタン（乗合のみ）

1) 基本的な考え方

乗合バス車両の車いすスペースには、車いす使用者が容易に使用できる位置に、旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するための降車ボタン等を設置しなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(車いすスペース)	
第三十九条 乗合バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。 五 他の法令の規定により旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーその他の装置を備えることとされているバス車両である場合は、車椅子使用者が利用できる位置に、当該ブザーその他の装置が備えられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 降車ボタン等	■車いすスペースには、車いす使用者が容易に使用できる位置に、旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するための降車ボタン等を設置する。
2 降車ボタン	■降車ボタンは、手の不自由な乗客でも使用できるものとするを基本とする。
3 位置の統一	■降車ボタンは、わかりやすく押し間違えにくい位置に設置することを基本とする。 ■視覚障がい者に留意し、降車ボタンの高さを統一することを基本とする。ただし、優先席及び車いすスペースに設置する降車ボタンはこの限りではない。ガイドラインの内容を満たす限りにおいて、座席の背もたれや肘掛けに降車ボタンを追加することを妨げるものではない。
4 高さ	■縦手すりに配置する降車ボタンは、床面より 140 c mの高さとするを基本とする。 ■座席付近の壁面に配置する降車ボタンは、床面より 120 c mの高さとするを基本とする。
5 形状	■降車ボタンは、停車確認ランプと一体型とするを基本とする。 ■高齢者及び肢体不自由者な人等のために、車いす用スペースの近くの低めの位置等に、タッチ部分の大きい降車ボタンを設置することを基本とする。

(12) 運賃箱・整理券発行機（乗合のみ）

1) 基本的な考え方

運賃箱は、投入口、釣銭受け皿、両替機、カード挿入口等が分かりやすい案内表示を付けるとともに、縁取りなどにより識別しやすいものとする。料金表示は、大きな文字により、背景色との輝度コントラストを確保した分かりやすい表示とする。

整理券発行機は、乗降に支障のない位置に設置し、視覚障がい者が整理券を取りやすいように、行先案内を含む整理券発行機の音声による案内は、発券口付近から行う。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 わかりやすく使いやすい	■運賃箱には、釣り銭が自動で出るのか、事前に両替が必要かの案内を表示することを基本とする。 ■カードリーダーの位置はわかりやすく示すことを基本とする。 ■運賃箱は、乗客に利用し易い形状とし、乗客の通行に影響を与えない位置に設置することを基本とする。 ■釣銭受け皿等、低い位置に設置する場合は床から 60 c m以上の位置に設置することを基本とする。 ■運賃箱は、投入口、釣銭受け皿、両替機、カード挿入口等が分かりやすい案内表示を付けるとともに、縁取りなどにより識別しやすいものとするを基本とする。 ■料金表示は、大きな文字により、背景色との輝度コントラストを確保した分かりやすい表示とするを基本とする。 ☆運賃の収受方法の整理、統一化等を検討し、さらに使いやすく形状や配置が統一化

	<p>されたコンパクトな運賃箱・カードリーダー・整理券発行機を開発し採用すること。 また、これらの設置位置も統一するとともに、障がい者等の通行に支障のないよう運賃箱・整理券発行機周辺の通路の幅を十分に確保すること。</p>
2 整理券発行機の音声案内、設置位置	<p>■視覚障がい者が整理券を取りやすいように、行先案内を含む整理券発行機の音声による案内は、発券口付近から行うことを基本とする。 ■整理券発行機は、乗降に支障のない位置に設置することを基本とする。</p>

(13) 車内表記 (乗合・貸切共通)

1) 基本的な考え方

車内表記は、可能な限りピクトグラム表記とし、認知度の低いピクトグラムについては、最小限の文字表記を併用するなど、分かりやすい表記とする。文字表記には英語やひらがなを併記することが望まれる。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 分かりやすい表記	<p>■車内表記は、分かりやすい表記とすることを基本とする。 ■車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とすることを基本とする。 ■ピクトグラム及びその大きさは参考 4-2-2 を参照することを基本とする。 ■認知度の低いピクトグラムについては、最小限の文字表記を併用することを基本とする。 ☆文字表記には英語やひらがなを併記すること。</p>

参考例

参考 4-2-22：推奨するピクトグラム及び寸法（標準仕様ノンステップバス認定要領から抜粋）



参考 4-2-23：ヘルプマーク

援助や配慮を必要としている方が、身につけることで、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることができる表示



出典：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン 車両等編(P. 130)、2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

(14) 車内表示（乗合のみ）

1) 基本的な考え方

乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。

表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記又は連続表示する。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」
(運行情報提供設備等)
第四十一条 乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 文字による次停留所案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む）を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備える。</li> <li>☆乗客が次停留所名等を車内のどの場所からも確認できるようにすること。</li> <li>■乗客が次停留所名等を容易に確認できるよう次停留所名表示装置を車内の見やすい位置に設置にする。</li> <li>■表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記又は連続表示することを基本とする。</li> <li>■次停留所名は、可能なかぎり前部以外の場所にも表示することを基本とする。</li> <li>■弱視者（ロービジョン）・色覚異常者に留意し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した表示とすることを基本とする。</li> </ul>
2 経路、行先等表示装置	☆経路、停留所名、行先等が分かるような車内表示を行うこと。
3 緊急時の情報提供	☆聴覚障がい者等が緊急時に正確な情報を把握できるように留意し、緊急時の情報を文字により提供する。また、緊急情報内容のうち定型化可能なものは表示メニューを用意すること。

(15) 車外表示（乗合のみ）

1) 基本的な考え方

乗合バス車両の前面、左側面及び後面に、バス車両の行き先を見やすいように表示しなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(運行情報提供設備等)	
第四十一条	
3 乗合バス車両の前面、左側面及び後面に、バス車両の行き先を見やすいように表示しなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 文字による行き先表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>■行き先が車外から容易に確認できるように、車両の前面、左側面、後面に表示する。</li> <li>■行き先に加え、経路、系統、車いすマーク、ベビーカーマーク等においても、車外から容易に確認できるようにすることを基本とする。</li> <li>■寸法は 30cm以上×140cm以上（前方）、40cm以上×70cm以上（側方）、20cm以上×90cm以上（後方）（ただし、2m幅の車両の場合は 12.5cm以上×90cm以上（前方及び後方）、18cm以上×50cm以上（側方））とすることを基本とする。</li> <li>■表示機は、直射日光のもとでも夜間でも視認可能なものとするを基本とする。</li> <li>■大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記又は連続表示することを基本とする。</li> <li>■弱視者（ロービジョン）・色覚異常者に留意し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した表示とすることを基本とする。</li> </ul>
2 ノンステップバスであることの表示	■ノンステップバスであることを車両の前面、左側面、後面から分かるよう表示することを基本とする。

(16) -1 車内放送（乗合）

1) 基本的な考え方

乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。

車内放送により次停留所、乗り換え案内などを優先的に行い、その際には聞き取りやすい音量、音質、速さで行う。

降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声が行くようにする。

次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行う。

## 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(運行情報提供設備等)	
第四十一条 乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 次停留所等の案内放送	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む）を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備える。</li> <li>■乗合バス車内には、次停留所、乗換案内等の運行に関する情報を音声により提供するための放送装置を設ける。</li> <li>■車内放送により次停留所、乗換案内などを優先的に行い、その際には聞き取りやすい音量、音質、速さで行うことを基本とする。</li> <li>■降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声が行くようにすることを基本とする。</li> <li>■次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行うことを基本とする。</li> <li>■基本的な運行案内と案内以外の広告等の内容が区別して分かるよう留意することを基本とする。</li> </ul>

### (16) -2 車内放送（貸切）

#### 1) 基本的な考え方

貸切バス車両内には、目的地その他の当該バス車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備を備えなければならない。

## 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(運行情報提供設備等)	
第四十一条 貸切バス車両内には、目的地その他の当該バス車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備を備えなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 目的地等の情報	■バス車両内には、目的地等に関する情報を音声により提供するための放送装置を設ける。

### (17) 車外放送（乗合のみ）

#### 1) 基本的な考え方

乗合バス車両には、車外用放送設備を設けなければならない。

## 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(運行情報提供設備等)	
第四十一条 2 乗合バス車両には、車外用放送設備を設けなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	

1 行き先、経路等の案内放送	<ul style="list-style-type: none"> <li>■行き先、経路、系統等の案内を行うための車外用放送装置を設ける。</li> <li>■車外の利用者とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにすることを基本とする。</li> <li>■視覚障がい者の乗降に留意し、ノンステップバスである旨、前乗り、中乗り、後乗りの別を音声で案内することを基本とする。</li> <li>■バス車体規格集等に準じ、車外スピーカー、インターホンマイクの取付位置を統一することを基本とする。</li> </ul>
----------------	--

(18) コミュニケーション設備（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

バス車両内には、聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内に表示するものとする。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(意思疎通を図るための設備)	
第四十二条 バス車両内には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内に表示するものとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 聴覚障がい者用コミュニケーション設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■バス車両内には、筆談用具など聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備を準備し、聴覚障がい者とのコミュニケーションに留意する。</li> <li>■この場合においては、当該設備を保有している旨を車両内に表示し、聴覚障がい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留意する。</li> <li>■筆談用具などの対応がある旨の表示については、乗務員席付近であって、乗務員及び乗客から見やすく、かつ乗客から手の届く位置に表示することを基本とする。</li> </ul>
2 コミュニケーション支援ボード	<ul style="list-style-type: none"> <li>■言葉（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がい者・外国人等に留意し、JIS T0103 で規定された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準備することを基本とする。</li> </ul>
3 車内安全確認設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■運転者から車内の大部分が確認できるミラー、モニター等を設置することを基本とする。</li> <li>■ミラー、モニター等は運転者席から容易に確認できる位置に設置することを基本とする。</li> </ul>

### 5.3.1.2 都市間路線バス（高速・空港アクセスバス等）、貸切バス

#### (1) -1 乗降口（乗合）

##### 1) 基本的な考え方

乗降口は、乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。また、輝度コントラストを確保することが重要となる。乗降口のうち1以上は、幅80cm以上としなければならない。

床面の地上面からの高さは65cm以下で、床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗降口)	
第三十七条 乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。	
(床面)	
第三十八条 国土交通大臣の定める方法により測定した床面の地上面からの高さは、六十五センチメートル以下でなければならない。	
2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 踏み段（ステップ）の識別	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗降口の踏み段（ステップ）の端部は周囲の部分及び路面と輝度コントラストが大きいことにより踏み段を容易に識別できるものとする。</li> <li>■高齢者等が乗降しやすいように、1段目の踏み段（ステップ）が高い場合には、車高を下げる等、乗降時の段差を解消することを基本とする。</li> <li>■踏み段（ステップ）各段の段差は等間隔とすることを基本とする。</li> <li>■踏み段（ステップ）の奥行きは、30cm以上とすることを基本とする。</li> </ul>
2 乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆乗降口の有効幅は、十分な幅（90cm以上）を確保する。</li> <li>■1以上の乗降口の有効幅は、80cm以上とする。</li> </ul>
3 床の表面	■床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。
4 踏み段（ステップ）の材質	■踏み段（ステップ）には滑りにくい素材を使用することを基本とする。
5 乗降用手すり	■乗降口には、高齢者等が乗降しやすいように、乗降用の手すりを乗降口両側に設置することを基本とする。
6 足下照明灯	■また、夜間でも高齢者等の乗降を考慮し、足下の踏み段（ステップ）が見やすいように、足下照明灯（フットライト）を設置する。

#### (1) -2 乗降口（貸切）

##### 1) 基本的な考え方

乗降口は、乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。また、輝度コントラストを確保することが重要となる。乗降口のうち1以上は、幅80cm以上としなければならない。

床面の地上面からの高さは65cm以下で、床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗降口)	
第三十七条 乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大	

きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。 2 乗降口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 幅は、八十センチメートル以上であること。	
(床面)	
第三十八条 国土交通大臣の定める方法により測定した床面の地上面からの高さは、六十五センチメートル以下でなければならない。 2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 踏み段（ステップ）の識別	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗降口の踏み段（ステップ）の端部は周囲の部分及び路面と輝度コントラストが大きいことにより踏み段を容易に識別できるものとする。</li> <li>■高齢者等が乗降しやすいように、1 段目の踏み段（ステップ）が高い場合には、車高を下げる等、乗降時の段差を解消することを基本とする。</li> <li>■踏み段（ステップ）各段の段差は等間隔とすることを基本とする。</li> <li>■踏み段（ステップ）の奥行きは、30cm 以上とすることを基本とする。</li> </ul>
2 乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆乗降口の有効幅は、十分な幅（90 cm 以上）を確保する。</li> <li>■1 以上の乗降口の有効幅は、80 cm 以上とする。</li> </ul>
3 床の表面	<ul style="list-style-type: none"> <li>■床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。</li> </ul>
4 踏み段（ステップ）の材質	<ul style="list-style-type: none"> <li>■踏み段（ステップ）には滑りにくい素材を使用することを基本とする。</li> </ul>
5 乗降用手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗降口には、高齢者等が乗降しやすいように、乗降用の手すりを乗降口両側に設置することを基本とする。</li> </ul>
6 足下照明灯	<ul style="list-style-type: none"> <li>■また、夜間でも高齢者等の乗降を考慮し、足下の踏み段（ステップ）が見やすいように、足下照明灯（フットライト）を設置する。</li> </ul>

## (2) 座席（乗合・貸切共通）

### 1) 基本的な考え方

座席は、床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等に留意し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。

高齢者や障がい者が座りやすいように、通路側のひじ掛けがはね上がる等の仕様の座席を設け、その機能が容易に分かるように表示する。床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等に留意し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。

視覚障がい者に留意し、座席番号はできるだけ大きく、また、周囲とのコントラストを確保した色で表示する。座席の通路側の肩口の端には、視覚障がい者が利用しやすいように JIS T0921 に基づいた座席番号識別のための点字シール等を貼付する。

### 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 座りやすい座席	<ul style="list-style-type: none"> <li>■高齢者や障がい者が座りやすいように、通路側のひじ掛けがはね上がる等の仕様の座席を設け、その機能が容易に分かるように表示することを基本とする。</li> <li>■床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を留意し、座りやすく、立ち上がりやすいものとするを基本とする。</li> </ul>
2 座席番号	<ul style="list-style-type: none"> <li>■弱視者（ロービジョン）に留意し、できるだけ大きく、また、周囲とのコントラストを確保した色で表示するを基本とする。</li> </ul>
3 座席番号の点字表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>■座席の通路側の肩口の端には、視覚障がい者が利用しやすいように JIS T0921 に基づいた座席番号識別のための点字シール等を貼付することを基本とする。</li> </ul>

## (3) -1 スロープ板等（乗降用リフトを含む）（乗合）

### 1) 基本的な考え方

乗降口のうち 1 以上は、スロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていなければならない。

2) 各種基準等

<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：大阪関西 UDGL）</p> <p>■アクセシブルな長距離バス（空港バス）は、車いすから降りることなく車内に乗り込めるような乗降設備を備えていなければならない。</p> <p>☆長距離バスの場合、荷物室スペース等に格納された油圧乗降用リフトが最もよく利用されている。側面中央部に設置されていることが多く、バス床面まで上昇することができる。リフトタイプはその大きさと形状のため、車内の座席数はどうしても減ってしまう。車いすスペースを2台分以上、乗降しやすい位置に設置すること。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）</p>	
1	<p>スロープ板の設置</p> <p>■乗客の利便のためにスロープ板を設置する場合には、都市内路線バスのスロープ板の要件に準じたものを採用する。ただし、低床車両以外の車両の場合は、スロープ角度の基準は当該要件によらないことができることを基本とする。</p> <p>☆乗降用リフトによらず、傾斜角7度（約1/8）以下によりスロープ板を設置できる場合は、都市内路線バスのスロープ板の要件に準じたものを採用すること。</p>
2	<p>乗降用リフトの設置</p> <p>■乗降用リフトを設置する場合には、次の構造のものを採用する。ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良いことを基本とする。</p> <p>①リフトの左右両側への手すりの設置その他の乗降時に車いすの落下を防止する装置の設置されている又はそれと同等の措置が講じられているものである。</p> <p>②サイドブレーキがかかっていないとリフトが作動しない、リフト昇降時に障害物を検知した場合には自動停止する等のリフトの誤作動を防止する、昇降中に転落しないための措置が講じられているものであり、転落防止板（ストップ）とリフトの昇降とが連動して作動するものである。</p> <p>③リフトにトラブルが生じた場合、手動でリフトを操作すること等により対処可能な構造である。</p> <p>☆次の構造の乗降用リフトを整備すること。 （ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良い）</p> <p>①リフトを荷室に格納した状態で当該荷室に折りたたんだ車いすが格納できる等、乗降の利便性と運搬能力の両立を図ることができる構造である。（参考例参照）</p> <p>②全長120cm程度×全幅78cm程度とする。</p> <p>③耐荷重については、電動車いす本体（80～100kg）、本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とする。</p>
3	<p>容易に乗降できるスロープ</p> <p>☆乗降用リフトの幅は最低80cmとする。ただし、やむを得ない場合には、75cmでも可とする。</p> <p>■車いす使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板の幅は72cm以上とする。</p> <p>☆乗降用リフトの長さは最低130cmとする。ただし、やむを得ない場合には、120cmでも可とする。</p> <p>■スロープ板の一端を地上高15cmのバスベイに乗せた状態における、スロープ板の角度は14度以下とする。</p> <p>■スロープ板は、容易に使用できる場所に設置又は格納する。</p> <p>■車いす使用者等を乗降させるためのスロープ板の幅は80cm以上とすることを基本とする。</p> <p>■地上高15cmのバスベイより車いす使用者等を乗降させる際のスロープ板の角度は7度（約12%勾配・約1/8）以下とし、スロープ板の長さは105cm以下とすることを基本とする。</p> <p>■耐荷重については、電動車いす本体（80～100kg）、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とすることを基本とする。</p> <p>■スロープ板は、使用時にはフック等で車体に固定できる構造とすることを基本とする。</p> <p>■車いすの脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設けることを基本とする。</p> <p>■スロープ板の表面は滑りにくい材質又は仕上げとすることを基本とする。</p> <p>■乗務員の混乱防止、スロープ板の出し入れの迅速化のため、反転式スロープ板等の取り扱いが簡易なスロープ板を採用することを基本とする。</p> <p>☆推奨乗降時間は1分未満とする。</p>

	☆車いす使用者等を乗降させる際のスロープ板の角度は5度（約9%勾配・約1/12）以下とすること。また、自動スロープ板、バス停側の改良等により、さらに乗降しやすい方法を採用する。
--	--

(3) -2 スロープ板等（乗降用リフトを含む）（貸切）

1) 基本的な考え方

乗降口のうち1以上は、スロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗降口)	
<p>第三十七条 乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。</p> <p>2 乗降口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 スロープ板その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備（国土交通大臣の定める基準に適合しているものに限る。）が備えられていること。</p> <p>○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示（平成12年11月1日運輸省告示第349号）抄（乗降設備）</p> <p>第2条 省令第三十七条第二項第二号の国土交通大臣の定める基準は、次のとおりとする。</p> <p>一 スロープ板の幅は、七十二センチメートル以上であること。</p> <p>二 スロープ板の一端を縁石（その高さが十五センチメートルのもの。）に乗せた状態において、スロープ板と水平面とのなす角度は、十四度以下であること。</p> <p>三 携帯式のスロープ板は、使用に便利な場所に備えられたものであること。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 スロープ等の設置	■乗降口のうち1以上には、車いす使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板等を設置する。
2 容易に乗降できるスロープ	■車いす使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板の幅は72cm以上とする。 ■スロープ板の一端を地上高15cmのバスベイに乗せた状態における、スロープ板の角度は14度以下とする。 ■スロープ板は、容易に使用できる場所に設置又は格納する。
3 スロープ板の設置	☆乗降用リフトによらず、傾斜角7度（約1/8）以下によりスロープ板を設置できる場合は、都市内路線バスのスロープ板の要件に準じたものを採用すること。
4 乗降用リフトの設置	<p>■乗降用リフトを設置する場合には、次の構造のものを採用する。ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良いことを基本とする。</p> <p>①リフトの左右両側への手すりの設置その他の乗降時に車いすの落下を防止する装置の設置されている又はそれと同等の措置が講じられているものである。</p> <p>②サイドブレーキがかかっているとリフトが作動しない、リフト昇降時に障害物を検知した場合には自動停止する等のリフトの誤作動を防止する、昇降中に転落しないための措置が講じられているものであり、転落防止板（ストップ）とリフトの昇降とが連動して作動するものである。</p> <p>③リフトにトラブルが生じた場合、手動でリフトを操作すること等により対処可能な構造である。</p> <p>☆次の構造の乗降用リフトを整備すること。 （ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良い）</p> <p>①リフトを荷室に格納した状態で当該荷室に折りたたんだ車いすが格納できる等、乗降の利便性と運搬能力の両立を図ることができる構造である。（参考例参照）</p> <p>②全長1,200cm程度×全幅780cm程度とする。</p> <p>③耐荷重については、電動車いす本体（80～100kg）、本人、介助者の重量を勘案し、300kg程度とする。</p>

(参考例)

参考例

参考 4-2-34 : リフト付きバスの例



出典：東京空港交通株式会社

<https://www.limousinebus.co.jp/news/news20171219.pdf>

参考 4-2-35 : スロープ付きダブルデッカー車両の例

- 一般のノンステップバスと乗降時間が同じスロープ付きダブルデッカー車両。
- スロープを設置し、2階建てバスの1階に車椅子使用者が乗車。



提供：京成バス株式会社

参考例

参考 4-2-36：リフト付きバスの例

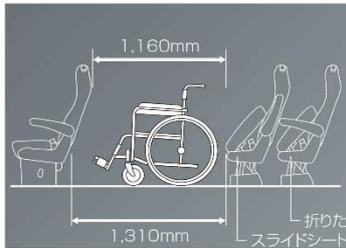
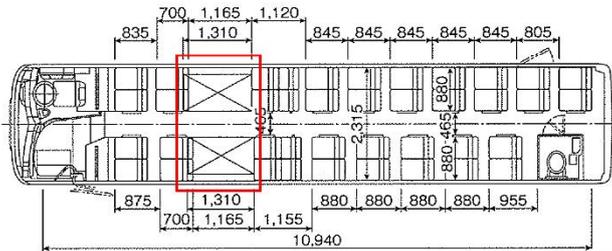
・リフト付きバス（日野 セレガ）

-リフトをコンパクトに収納することで荷物スペースを確保した新型車両



■ハイデッカ

リフト・床上トイレ付高速路線 11/9 列 スイング扉



① リフト扉開口高	1,540mm
② リフト扉開口幅	1,090mm
③ プラットフォーム突出量	1,630mm ※1
④ プラットフォーム幅	990mm
⑤ 車いす乗車有効幅	750mm
⑥ プラットフォーム長	1,250mm
最大昇降能力	300kg ※2

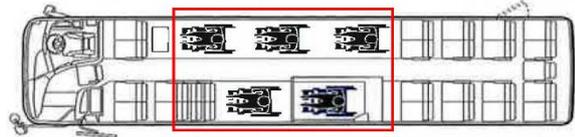
提供：一般社団法人日本自動車工業会

参考 4-2-37：エレベーター付きバスの例

・エレベーター付きバス（三菱ふそう）

-通常のバスと同様に停留所で乗降可能

■車椅子 5 脚仕様(座席 23+車いす 5+乗務員 2)



スロープを設置し、車椅子乗車



エレベーター上昇前



乗車完了

提供：一般社団法人日本自動車工業会

出典：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン 車両等編(P. 148, 149)、2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

(4) -1 車いすスペース及び通路（乗合）

1) 基本的な考え方

バス車両には、車いすスペースを1以上設けなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(車いすスペース)	
<p>第三十九条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。</p> <p>一 車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。</p> <p>二 車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。</p> <p>三 車椅子を固定することができる設備が備えられていること。</p> <p>四 車椅子スペースに座席を設ける場合は、当該座席は容易に折り畳むことができること。</p> <p>五 他の法令の規定により旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーその他の装置を備えることとされているバス車両である場合は、車椅子使用者が利用できる位置に、当該ブザーその他の装置が備えられていること。</p> <p>六 車椅子スペースである旨が表示されていること。</p>	
(通路)	
<p>第四十条 第三十七条第二項の基準に適合する乗降口と車椅子スペースとの間の通路の幅（容易に折り畳むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畳んだときの幅）は、八十センチメートル以上でなければならない。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いすスペースの確保	<p>■バスには車いすスペースを1以上確保する。</p> <p>■車いすスペースには、車いす使用者が利用する際に支障となる段は設けない。</p>
2 車いすスペースの広さ	<p>☆車いすスペースの広さは、長さ150cm以上、幅80cm以上、高さ150cm以上とすること。</p> <p>■車いすを固定する場合のスペースは（長さ）130cm以上×（幅）75cm以上とする。ただし2脚の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは110cm以上で良い。</p> <p>☆車いすスペースは、車いすが取り回しできる広さとすること。</p>
3 手すりの設置	<p>■車いすスペースには、車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。</p> <p>☆車いす使用者がバス乗車中に利用できる手すりを設置すること。</p>
4 車いす固定装置	<p>☆車いすスペースには、車いす固定装置（4点式固定ベルト、ラチェット、クランプ、ひじ掛け止めのベルト等）及び車いす用人ベルトを設置して、安全に留意すること。</p> <p>■車いすスペースには、車いす固定装置を備える。</p>
5 車いすスペースに設置する座席	<p>■車いすスペースに座席を設置する場合には、その座席は容易に折り畳むことができる構造とする。</p>
6 降車ボタン	<p>■車いすスペースには、車いす使用者が容易に使用できる降車ボタンを設置する。</p>
7 車いすスペースの表示	<p>■乗降口（車外）に、車いすマークステッカーを貼り、車いすによる乗車が可能であることを明示する。</p> <p>■車いすスペースの付近（車内）にも、車いすマークステッカーを貼り、車いすスペースであることが容易に分かるとともに、一般乗客の協力が得られやすいようにする。</p>
8 車いすスペースの設置位置	<p>☆車いすスペースは、乗降しやすい位置（乗降用リフトの近く）に設けること。</p>
9 人ベルト	<p>☆車いす使用者自身の安全を確保するため、安全ベルト（2点式、又は3点式）を着用すること。</p>

10	シートへの移乗	☆長時間の乗車となる際には、車いすからシートに移乗してもらうこと。 ☆シートへ移乗しやすいスペースが確保され、座席はひじ掛けはね上げ式等であること。
11	乗務員の接遇、介助	☆車いすの固定、解除は、乗務員が行うこと。

(4) -2 車いすスペース及び通路（貸切）

1) 基本的な考え方

バス車両には、車いすスペースを1以上設けなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(車いすスペース)	
第三十九条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。	
一 車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。	
二 車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。	
三 車椅子を固定することができる設備が備えられていること。	
四 車椅子スペースに座席を設ける場合は、当該座席は容易に折り畳むことができるものであること。	
五 他の法令の規定により旅客が降車しようとするときに容易にその旨を運転者に通報するためのブザーその他の装置を備えることとされているバス車両である場合は、車椅子使用者が利用できる位置に、当該ブザーその他の装置が備えられていること。	
六 車椅子スペースである旨が表示されていること。	
(通路)	
第四十条 第三十七条第二項の基準に適合する乗降口と車椅子スペースとの間の通路の幅（容易に折り畳むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畳んだときの幅）は、八十センチメートル以上でなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1	車いすスペースの確保 ■バスには車いすスペースを1以上確保する。 ■車いすスペースには、車いす使用者が利用する際に支障となる段は設けない。
2	車いすスペースの広さ ☆車いすスペースの広さは、長さ150cm以上、幅80cm以上、高さ150cm以上とすること。 ■車いすを固定する場合のスペースは（長さ）130cm以上×（幅）75cm以上とする。ただし2脚の車いすを前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは110cm以上で良い。
3	車いすスペースの手すりの設置 ■車いすスペースには、車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。
4	車いす固定装置 ■車いすスペースには、車いす固定装置を備える。 ☆腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されること。 ☆方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一が望まれる。
5	車いすスペースに設置する座席 ■車いすスペースに座席を設置する場合には、その座席は容易に折り畳むことができる構造とする。
6	通路及び手すり ■スロープ板その他の車いす使用の乗降を円滑にする設備を設けた乗降口と車いすスペースとの間の通路の幅は80cm以上とする。

	■通路には国土交通大臣が定める間隔で手すりを設けなければならない。
7 車いすスペースの設置位置	☆車いすスペースは、乗降しやすい位置（乗降用リフトの近く）に設けること。
8 人ベルト	☆車いす使用者自身の安全を確保するため、安全ベルト（2点式、又は3点式）を着用すること。
9 シートへの移乗	☆長時間の乗車となる際には、車いすからシートに移乗してもらうこと。 ☆シートへ移乗しやすいスペースが確保され、座席はひじ掛けはね上げ式等であること。

## (5) トイレ（乗合・貸切共通）

### 1) 基本的な考え方

慢性的疾患のため利尿性のある薬を服用する者等もいるので、長時間の乗車となる場合の多い都市間バスにおいては、車内にトイレを設置する。

### 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 トイレの設置	■慢性的疾患のため利尿性のある薬を服用する者等もいるので、長時間の乗車となる場合の多い都市間バスにおいては、車内にトイレを設置することを基本とする。
2 車いす対応トイレ	☆車いす使用者が利用可能なトイレを設けること。
3 鍵	■容易に施錠できる形式とし、非常時に外から解錠できるようにすることを基本とする。
4 ドアの仕様	■ドアは、軽い力で操作できる仕様とすることを基本とする。 ■開き戸の場合は外開きとすることを基本とする（車いす対応トイレの場合は、引き戸とする）。 ■ドア開閉ノブ等の高さは80～85cm程度とすることを基本とする。
5 手すり	■便器周囲の壁面に手すり（高さ65～70cm程度）を設置することを基本とする。 ■手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は3cm程度とすることを基本とする。
6 床面の仕上げ	■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を基本とする。
7 便器洗浄ボタン・紙巻器	■便器洗浄ボタンは手の届きやすい位置に設置し、操作しやすい方式（押しボタン式等）とすることを基本とする。 ■便器洗浄ボタン、紙巻器の形状・色・配置についてはJIS S0026に合わせたものとする。
8 手洗器	■便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、障がい者、高齢者等の扱いやすい形状とすることを基本とする（スペースがある場合は、便座の横に設置すること。）。
9 呼出ボタン緊急通報装置	■便房内の呼出ボタン操作部の形状・色・配置についてはJIS S0026に合わせたものとする。 ☆転倒時でも手の届く範囲にも設置すること。
10 トイレ内設備の触知案内図等	☆トイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障がい者に示すための触知案内図等が設けられていること。 ☆触知案内図により表示する場合には表示方法はJIS T0922にあわせたものとし、点字により表示する場合は、表示方法はJIS T0921に合わせるものとする。
11 運行計画上の留意	☆車いす対応トイレを設置しない車両の運行に際しては、高速道路サービスエリア等の公衆トイレを利用できるような運行計画を立てること。

## (6) トランクルーム、車いす収納スペース（乗合・貸切共通）

### 1) 基本的な考え方

トランクルームは、車いすが収納できるスペースを確保する。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 トランク ルーム	■トランクルームは、車いすが収納できるスペースを確保することを基本とする。 （車いすの JIS 最大値は長さ 120 cm、幅 70 cm。折り畳んだ時の幅は 30 cm×高さ 109 cm）
2 車内車い す収納ス ペース	☆車内の車いす固定スペース付近に車いすを折り畳んで収納できるスペースを設けること。

(7) 床面の仕上げ（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(床面)	
第三十八条	
2 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものでなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 床の表面	■床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。

(8) 車内表示（乗合のみ）

1) 基本的な考え方

乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。

表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記又は連続表示する。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 文字による次停留所案内	■表示装置は大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記又は連続表示することを基本とする。
2 文字による情報提供	☆乗客が次停留所名等を車内のどの場所からも確認できるようにすること。 ☆経路、停留所名、行先等が分かるような車内表示を行うこと。 ☆聴覚障がい者等が緊急時に正確な情報を把握できることに留意し、緊急時の情報を文字により提供する。また、緊急情報内容のうち定型化可能なものは表示メニューを用意すること。

(9) -1 車内放送（乗合）

1) 基本的な考え方

乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 次停留所等の案内放送	■車内放送により次停留所、乗換案内などを優先的に行い、その際には聞き取りやすい音量、音質、速さで行うことを基本とする。 ■降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声流れるようにすることを基本とする。 ■次停留所名の放送は、前停留所発車又は通過直後、及び次停留所停車直前に行うことを基本とする。

(9) -2 車内放送（貸切）

1) 基本的な考え方

貸切バス車両内には、目的地その他の当該バス車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備を備えなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
（運行情報提供設備等）	
第四十一条 貸切バス車両内には、目的地その他の当該バス車両の運行に関する情報を音声により提供するための設備を備えなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 目的地等の情報	■貸切バス車両内には、目的地等に関する情報を音声により提供するための放送装置を設ける。

(10) コミュニケーション設備（乗合・貸切共通）

1) 基本的な考え方

バス車両内には、聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内に表示するものとする。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
（意思疎通を図るための設備）	
第四十二条 バス車両内には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内に表示するものとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 聴覚障がい者用コミュニケーション設備	■バス車両内には、筆談用具など聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備を準備し、聴覚障がい者とのコミュニケーションに留意する。 ■この場合においては、当該設備を保有している旨を車両内に表示し、聴覚障がい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留意する。 ■筆談用具などの対応がある旨の表示については、乗務員席付近であって、乗務員及び乗客から見やすく、かつ乗客から手の届く位置に表示することを基本とする。
2 コミュニケーション支援ボード	■言葉（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がい者・外国人等に留意し、JIS T0103で規定された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準備することを基本とする。

## 5.3.2 タクシー車両

### 5.3.2.1 車いす等対応

アクセシブルな乗用車/ミニバン、又はタクシーとするためには、簡単にアクセスでき、移動困難者が利用できるようにするため、以下のような一定の条件を満たす必要がある。

#### (1) シートレイアウト

##### 1) シートレイアウト (乗合タクシー)

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 シートレイアウト	<p>■最大 10 人 (乗務員を含む) が同時に乗車できることを基本とする。</p> <p>■高齢者や障がい者等が立ち座りしやすいように、車内 (運転席除く) に横向き座席を設置することを基本とする。なお車いす乗降時には後側の 1 部を跳ね上げとすること。また、横向きシートでは、立ち座りしやすいよう 2 席ごとに縦手すりを 1 本配置することを基本とする。</p> <p>■郊外において長距離輸送する路線等で用いる場合には、乗車性に鑑み、シートを前向きに配置してもよい。</p> <p>☆乗降ドア直後の座席について、立ち座りしやすいよう縦手すりを 1 本配置すること。</p>

#### (2) 乗降口

##### 1) 乗降口 (UD タクシー)

基準：以下のとおり (参考とした基準等：大阪関西 UDGL)	
■車いす使用者が車いすのまま移動できるよう、車両の側面又は後部からアクセスできることとする。	
基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 乗降口の広さ	<p>■乗降口のうち 1 箇所は、スロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備を備えることを基本とする。</p> <p>☆車いすのまま乗車できる乗降口を 1 以上設け、その有効幅は 80 cm 以上、高さは 135 cm 以上とする。</p> <p>■車いすのまま乗車できる乗降口を 1 以上設け、その有効幅は 70 cm 以上、高さは 130 cm 以上とすることを基本とする。</p>
2 車いす対応の室内高	<p>☆車いすのまま乗車できる車両の室内高は 140 cm 以上とする。</p> <p>■車いすのまま乗車できる車両の室内高は、135 cm 以上とすることを基本とする。</p>
3 乗降口地上高	<p>☆停車時の乗降口地上高は、30 cm 以下とすること。</p> <p>☆備付け又は別体の補助ステップ等を設置する場合は、1 段の高さが 20 cm 以下、奥行 20 cm 以上となるように設置すること。</p> <p>■停車時の乗降口地上高は、35 cm 以下とすることを基本とする。ただし、35 cm を超える地上高の場合であって、備付け又は別体の補助ステップ等を備えるときは、この限りではない。なお、補助ステップ等を設置する場合は、高齢者、松葉杖使用者等の乗降補助のために、1 段の高さが 26 cm 以下、奥行 15 cm 以上となるような補助ステップ等を設置すること。また、補助ステップ等は 2 段以内に限る。</p>
4 スロープの勾配	<p>☆横から乗車：スロープ板の勾配は、10 度 (約 1/6) 以下とすること。</p> <p>☆後部から乗車：同上。</p> <p>■横から乗車：スロープ板を設置する場合、スロープ板の勾配は、14 度 (約 1/4) 以下とすることを基本とする。</p> <p>■後部から乗車：同上。</p>
5 乗降口の端部	<p>■乗降口の端部 (補助ステップ、手すりを含む) は、その周囲の部分や路面との輝度コントラストが大きいこと等により、高齢者、障がい者等が端部を容易に識別しやすいようにすることを基本とする。</p>

6	床面の材質	■乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとすることを基本とする。
7	足下照明灯	■夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置することを基本とする。

## 2) 乗降口（大型電動車いす・ストレッチャー（寝台）等対応（バンタイプ／リフト車））

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1	乗降口の広さ	■後部乗降口には、車いす使用者・ストレッチャー（寝台）等使用者の乗降を円滑にする乗降用リフト設備等を備えることを基本とする。 ☆車いすのまま及びストレッチャー（寝台）のまま乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は90cm以上、高さは150cm以上とする。 ■車いすのまま及びストレッチャー（寝台）のまま乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は80cm以上、高さは140cm以上とすることを基本とする。
2	乗降口の高さ	☆停車時の乗降口地上高は、30cm以下とすること。 ☆ただし、高齢者、松葉杖使用者等の乗降補助のために、1段の高さを20cm未満とするために補助ステップ等を設置する場合はこの限りではない。
3	車いす対応の室内高	■室内高は、150cm以上とすることを基本とする。
4	乗降口の端部	■乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障がい者等が端部を容易に識別しやすいようにすることを基本とする。
5	床面の材質	■乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとすることを基本とする。
6	足下照明灯	■夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置することを基本とする。
7	車いす後退防止	☆車いす固定スペースに傾斜がある場合は、車いす乗車時に後退を防止する機構が設けられていること。

## 3) 乗降口（車いす対応（ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車））

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1	乗降口の広さ	■乗降口のうち1箇所は、スロープ板、リフトその他の車いす使用者等の乗降を円滑にする設備を備えることを基本とする。 ■車いすのまま乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は75cm以上、高さは130cm以上とすることを基本とする。
2	車いすを使用したまま乗車できる乗降口の広さ	☆幅は80cm以上、高さは135cm以上とする。
3	車いす対応の室内高	■車いすのまま乗車できる車両の室内高は、135cm以上とすることを基本とする（注1）。
4	乗降口の高さ	☆高齢者、障がい者等の乗降を円滑にするために、停車時の乗降口地上高は、20cm以下とすること。 ■高齢者、障がい者等の円滑な乗降、車いす使用者が車いすのまま乗車する際のスロープの勾配を緩やかにするため、停車時の乗降口地上高はできる限り低くすることを基本とする（停車時の乗降口地上高を低くするため、ニーリング機構を設けても良い。）。
5	スロープ板の勾配	☆横から乗車：スロープ板の勾配は、電動車いすの登坂性能等を考慮し10度（約1/6）以下とする。 ☆後部から乗車：同上。 ■横から乗車：スロープ板を設置する場合、スロープ板の勾配は、14度（約1/4）以

	下とすることを基本とする。 ■後部から乗車：同上
6 乗降口の端部	■乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障がい者等が端部を容易に識別しやすいようにすることを基本とする。
7 床面の材質	■乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとすることを基本とする。
8 足下照明灯	■夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置することを基本とする。

注1：構造上の理由により「標準的な整備内容」に示された内容を確保できない場合には、可能な限り「標準的な整備内容」に近づける。

#### 4) 乗降口（乗合タクシー）

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗降口)	
第三十七条 乗降口の踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段を容易に識別できるものでなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 乗降ステップ	■乗降口の踏み段（ステップ）の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいことにより踏み段（ステップ）を容易に識別できるものとする。 ☆踏み段（ステップ）の奥行きは30cm以上とすること。 ■踏み段（ステップ）の奥行きは20cm以上とすることを基本とする。 ■補助ステップと通常ステップの2段を設け、ステップ高さの差を30cm以内とすることを基本とする。

#### 5) 乗降口（肢体不自由者・高齢者等対応（セダンタイプ／回転シート車））

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 乗降口の広さ	■高齢者、障がい者等の乗降の円滑化を図るため、乗降口を可能な限り広くすることを基本とする。 ■乗降補助用ルーフハッチを設置しても良い。
2 乗降口下の段差	■後部ドア開口部下部の、床面との段差を少なくすることを基本とする。
3 乗降口の端部	■乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障がい者等が端部を容易に識別しやすいようにすることを基本とする。
4 床面の材質	■乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとすることを基本とする。
5 足下照明材質	■夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置することを基本とする。
6 回転シート	■肢体不自由者の車いすからの移乗、高齢者等の乗車がしやすいように、シートが回転して車外に出る装置を設置することを基本とする。 ☆高齢者、障がい者等の利用に留意し、余裕を持ったレッグスペースを確保すること。

### (3) スロープ板

#### 1) スロープ板（UDタクシー）

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(福祉タクシー車両)	
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）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 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車椅子使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。	

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 スロープ板の設置	■乗降口のうち1箇所は、スロープ板その他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備を備える。
2 スロープ板の勾配	☆横から乗車：スロープ板の勾配は、10度（約1/6）以下とする。 ■横から乗車：スロープ板の勾配は、14度（約1/4）以下とすることを基本とする。 ■後部から乗車：同上。
3 スロープ板の幅	☆スロープ板の幅は80cm以上とする。 ■スロープ板の幅は70cm以上とすることを基本とする。 ■車いすのスロープ板からの脱輪防止のためエッジのある構造とする。エッジの高さは車いすのハンドルリムと干渉しないように留意することを基本とする。
4 スロープ板表面の材質	■スロープ板の表面は滑りにくい素材とすることを基本とする。
5 スロープ板の耐荷重	■スロープ板の耐荷重は、電動車いす本体（80～100kg程度）、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とすることを基本とする。
6 スロープ板の設置方法	■スロープ板は乗降口から脱落しない構造とすることを基本とする。 ■スロープ板と床面に段差ができないような構造とすることを基本とする。
7 スロープ板の格納方法	■スロープ板は使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備えることを基本とする。

## 2) スロープ板（車いす対応（ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車））

関係法令：「移動等円滑化基準」 （福祉タクシー車両）	
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）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 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車椅子使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 スロープ板の設置	■スロープ板その他の車いす使用者等の乗降を円滑にする設備を備える。
2 スロープ板の勾配	☆横から乗車：スロープ板の勾配は、電動車いすの登坂性能、介助者による手動車いすの介助を考慮すると10度（約1/6）以下とする。 ☆後部から乗車：同上。 ■横から乗車：スロープの勾配は、14度（約1/4）以下とすることを基本とする。 ■後部から乗車：同上。
3 スロープ板の幅	☆スロープ板の幅は80cm以上とする。 ■スロープ板の幅は72cm以上とすることを基本とする（ただし、車両取付部（75cm以上）はこの限りではない。） ■車いすのスロープ板からの脱輪防止のためエッジのある構造とする。エッジの高さは車いすのハンドルリムと干渉しないように留意することを基本とする。
4 スロープ板表面の材質	■スロープ板の表面は滑りにくい素材とすることを基本とする。
5 スロープ板の耐荷重	■スロープ板の耐荷重は、電動車いす本体（80～100kg程度）、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し300kg以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は200kg以上とすることを基本とする。
6 スロープ板の設置	■スロープ板は乗降口から脱落しない構造とすることを基本とする。 ■スロープ板と床面に段差ができないような構造とすることを基本とする。

方法	
7 スロープ板の格納方法	■スロープ板は使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備えることを基本とする。

#### (4) リフト

##### 1) リフト（大型電動車いす・ストレッチャー（寝台）等対応（バンタイプ／リフト車））

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(福祉タクシー車両)	
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）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 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車椅子使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 リフトの設置	■乗降口には、ストレッチャー（寝台）・担架・車いす使用者の乗降を円滑にするスロープ板、リフト設備等その他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備を備える。
2 リフト面の広さ	☆リフトは、使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さが全幅 80 cm 以上とする。 ■リフトは、使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さが全長 120 cm 以上、全幅 75 cm 以上とし、ストレッチャー（寝台）（寝台面の全長 190 cm 程度）が利用できる大きさとするを基本とする。
3 リフト面の材質	■リフト面（プラットフォーム）は滑りにくい素材とすることを基本とする。
4 リフトの耐荷重	■リフトの耐荷重は、電動車いす本体（80～100kg 程度）、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し 300kg 以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は 200kg 以上とすることを基本とする。
5 リフトの格納場所	■リフトは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備えることを基本とする。
6 リフト作動時の安全	■リフトの左右両側に、リフト昇降中に車いす使用者がつかまれるように手すりを設置するとともに、転落防止板（後退防止用ストッパ）を設置する。リフトの誤作動防止のため、安全装置（サイドブレーキを引いていないとリフトが動かない等）を必ず取り付けることを基本とする。

##### 2) リフト（車いす対応（ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車））

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(福祉タクシー車両)	
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）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 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車椅子使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。 二 車椅子又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。 三 車椅子又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 リフトの設置	■乗降口のうち 1 箇所は、リフトその他の車いす使用者の乗降を円滑にする設備を備える。
2 リフト面の広さ	☆使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さは全長 120 cm 以上、全幅 80 cm 以上とすること。

	■使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さは全長 100cm 以上、全幅 72cm 以上とすることを基本とする（ただし、車いすスペースの全長は 130cm とする。）。
3 リフト面の広さ	■リフト面（プラットフォーム）は滑りにくい素材とすることを基本とする。
4 リフトの耐荷重	■リフトの耐荷重は、電動車いす本体（80～100kg 程度）、車いす使用者本人、介助者の重量を勘案し 300kg 以上とする。ただし、介助者が同時に利用しない場合は 200kg 以上とすることを基本とする。
5 リフトの格納場所	■リフトは使用に便利で、乗客にとって安全な場所に備えることを基本とする。
6 リフト作動時の安全	■リフトの左右両側に、リフト昇降中に車いす使用者がつかまっていられるように手すりを設置するとともに、転落防止板（後退防止用ストッパー）を設置する。リフトの誤作動防止のため、安全装置（サイドブレーキを引いていないとリフトが動かない等）を必ず取り付けることを基本とする。

### 3) リフト（乗合タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 リフト	<p>■乗降口のうち 1箇所は、リフト等の車いす使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていることを基本とする。</p> <p>☆リフトは、使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さが、全幅 80cm 以上とすること。</p> <p>■リフトは、使用できるリフト面（プラットフォーム）の広さが、全長 120cm 以上、全幅 75cm 以上とすることを基本とする。</p> <p>■乗降時に車いすの落下を防止する装置の設置又は同等の対応をすることを基本とする。</p> <p>■リフトの誤作動を防止するための安全装置（サイドブレーキを引いていないとリフトが作動しない、リフトの昇降時に障害物検知により自動停止など）を設置することを基本とする。</p> <p>☆車内に車いす固定場所前方に横の手すりを設置すること。</p>

### (5) 乗降用手すり

#### 1) 乗降用手すり（UD タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 手すりの設置	■高齢者、障がい者等の乗降の円滑化、姿勢保持、立ち座り、安全確保のために、乗降口には手すり等を設置することを基本とする。
2 手すりの色	<p>■夜間や薄暗い時、又は高齢者、弱視者（ロービジョン）の安全のために、手すりは容易に識別できる配色とすることを基本とする。</p> <p>■手すりの色は朱色又は黄赤とすることを基本とする。</p> <p>■手すりとその周囲の部分との色の明度差をつけることを基本とする。</p>
3 手すりの形状	■高齢者、障がい者等が握りやすい形状とすることを基本とする。
4 手すりの材質	■高齢者、障がい者等が握りやすいように、手すりの表面は滑りにくい材質や仕上げとすることを基本とする。

#### 2) 乗降用手すり（乗合タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 乗降口の手すり	■乗降口の左右に高齢者、障がい者等が両手でつかめる間隔で手すりを設ける。また、横向きシートでは、立ち座りしやすいよう 2 席ごとに縦手すりを 1 本配置することを基本とする。

### (6) 床の材質、形状

#### 1) 床の材質、形状（UD タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
-----------------------------	--

1	床の材質	■床の材質は、滑りにくい仕上げとすることを基本とする。
2	床の形状	☆車いす使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面は水平とすること。 ■車いす使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面の傾斜を10度(約1/6)以下とすることを基本とする。

2) 床の材質、形状 (大型電動車いす・ストレッチャー(寝台)等対応(バンタイプ/リフト車))

基準：以下のとおり(参考とした基準等：国ガイドライン)		
1	床の材質	■床の材質は、滑りにくい仕上げとすることを基本とする。
2	床の形状	■ストレッチャー(寝台)等が適正に定置でき、車いす使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面は水平にすることを基本とする。

3) 床の材質、形状 (車いす対応(ミニバン・軽自動車タイプ/スロープ車・リフト車))

基準：以下のとおり(参考とした基準等：国ガイドライン)		
1	床の材質	■床の材質は、滑りにくい仕上げとすることを基本とする。
2	床の形状	■車いす使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、車いすスペースの床面は水平にすることを基本とする。

(7) 車いす、ストレッチャースペース

1) 車いす、ストレッチャースペース (UD タクシー)

関係法令：「移動等円滑化基準」		
(福祉タクシー車両)		
第四十五条 車椅子等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 車椅子又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。		
基準：以下のとおり(参考とした基準等：国ガイドライン)		
1	車いすスペースの設置	■車いすのスペースを1つ以上設ける。
2	車いすスペースの設置	■次に掲げる規格に適合する車いすスペースを1以上設置することを基本とする。 (位置) 車いすスペースは、車いすの進入しやすい位置に設けることを基本とする。 (広さ) 車いすを固定するスペースは、長さ130cm以上、幅75cm以上、高さ135cm以上とすることを基本とする。 (車いす使用者の視界の確保) 車いす使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保することを基本とする。
3	車いすスペースの設置	☆次に掲げる規格に適合する車いすスペースを設けることが望ましい。 (広さ) 車いすを固定するスペースの高さは、140cm以上とすること。
4	手すりの設置	☆車いす使用者が乗車中に利用できる手すりなどを設置すること。
5	介助者用の座席の設置	☆車いす使用者乗車時に、車いすスペースの横に介助者(付添人)用の座席を設置すること。

2) 車いす、ストレッチャースペース (大型電動車いす・ストレッチャー(寝台)等対応(バンタイプ/リフト車))

関係法令：「移動等円滑化基準」		
(福祉タクシー車両)		
第四十五条 車椅子等対応車(福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。)は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。		

二 車椅子又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 ストレッチャー等又は車いすのスペースの設置	■ストレッチャー（寝台）、担架スペース又は車いすスペースを1以上設ける。
2 車いすのスペースの設置	☆車いすスペースを2以上設置すること。 ☆車いす使用者とストレッチャー等使用者がそれぞれ1以上同時に乗車できること。
3 ストレッチャー等スペースの設置	■ストレッチャー（寝台）等のスペースを設ける場合は、次に掲げる規格に適合するものを1以上設置する。 （広さ） ストレッチャー（寝台）等のスペースは、長さ200cm以上、幅75cm以上とすることを基本とする。（ストレッチャーの全長180～190cm程度、全幅50～65cm程度に一定の余裕幅を考慮）
4 車いすスペースの設置位置	■車いすスペースを設ける場合は、次に掲げる規格に適合する車いすスペースを1以上設置することを基本とする。ただし、ストレッチャー専用車両の場合はこの限りではない。 （位置）車いすスペースは、車いすの進入しやすい位置に設けることを基本とする。 （広さ）車いすを固定するスペースは、長さ130cm以上、幅75cm以上、高さ150cm以上とすることを基本とする。（注1） （車いす使用者の視界の確保） 車いす使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保することを基本とする。 車いすスペースは、車いすの進入しやすい位置に設けることを基本とする。

注1：障がいの状況によっては、JIS最大値（120cm×70cm）を超える車いすを使用している場合もあり、また体位によっては後部からつま先まで一定の長さを必要とする場合もあることから、可能な限り車いすスペースを大きく確保することが望ましい。

### 3) 車いす、ストレッチャースペース（車いす対応（ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車））

関係法令：「移動等円滑化基準」	
（福祉タクシー車両）	
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 車椅子又は寝台等の用具を備えておくスペースが1以上設けられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いすスペースの設置	■車いすスペースを1以上設ける。
2 車いすスペースの設置	■次に掲げる規格に適合する車いすスペースを1以上設置する。 （位置）車いすスペースは、車いすの進入しやすい位置に設けることを基本とする。 （広さ）車いすを固定するスペースは、長さ130cm以上、幅75cm以上、高さ135cm以上とすることを基本とする。（ただし、構造上の理由により示された内容を確保できない場合には、可能な限り近づけることを基本とする。） （車いす使用者の視界の確保） 車いす使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保することを基本とする。
3 車いすの方向転換に必要なスペース	■側方からの乗車の場合、車内には車いす使用者が介助により転回できるスペースを確保することを基本とする。ただし、回転盤を使用する場合や、軽自動車はこの限りではない。

4) 車いす、ストレッチャースペース（乗合タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いすスペースの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆車いすのスペースを二つ以上設けること。</li> <li>■車いすのスペースを一つ以上設ける。</li> </ul>

(8) 室内座席

基準：以下のとおり（参考とした基準等：大阪関西 UDGL）	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■背の高い人が自分の車いすに座ったまま乗り込んでも、安全かつ快適に移動できるよう頭上に十分な空間があることとする。</li> <li>■介助者と付添者が一緒に座れるよう、車いす使用者用のスペースと通常の座席のバランスが取れていることとする。</li> </ul>	

1) 室内座席（UD タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 乗車可能な人数	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆車いす使用者乗車時には、車いす使用者以外の乗客2名以上が乗車できること。</li> <li>■4名以上の乗客が乗車できることを基本とする。車いす使用者乗車時には、車いす使用者以外の乗客1名以上が乗車できることとする。</li> </ul>

(9) 車いす、ストレッチャー等固定方法

1) 車いす、ストレッチャー等固定方法（UD タクシー）

関係法令：「移動等円滑化基準」 (福祉タクシー車両)	
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 三 車椅子又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いす固定装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすを固定することができる設備を備える。</li> <li>■固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。ことを基本とする。</li> </ul>
2 シートベルト	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者の安全を確保するために、3点式シートベルトを設置することを基本とする。</li> </ul>

2) 車いす、ストレッチャー等固定方法（大型電動車いす・ストレッチャー（寝台）等対応（バンタイプ／リフト車））

関係法令：「移動等円滑化基準」 (福祉タクシー車両)	
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 三 車椅子又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 ストレッチャー固定装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ストレッチャー（寝台）や担架を固定することができる設備を備える。</li> <li>■固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。ことを基本とする。</li> </ul>
2 車いす固定装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすを固定することができる設備を備える。</li> <li>■固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。ことを基本とする。</li> </ul>
3 車いす側の安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす側にフック等の固定場所を明示することを基本とする。</li> <li>☆車いす側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発すること。</li> </ul>

性、固定装置取付け	
4 ハッドレスト（頭部後傾抑止装置）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者向けのハッドレストを用意することを基本とする。（注1）</li> <li>前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ハッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする。（注2）</li> </ul>
5 シートベルト	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置することを基本とする。</li> <li>■前向き固定：3点式とする。後ろ向き固定：3点又は2点式とすることを基本とする。</li> </ul>

注1：ハッドレストは、車いす、車両側のいずれかに用意されていること。

注2：車いす使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頸の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。

### 3) 車いす、ストレッチャー等固定方法（車いす対応（ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車））

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(福祉タクシー車両)	
<p>第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>三 車椅子又は寝台等の用具を固定することができる設備が備えられていること。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いす固定装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いすを固定することができる設備を備える。</li> <li>■固定装置は、固縛、開放に要する時間が短く、かつ確実に固定できるものとする。</li> <li>■車いす使用者が走行中も車いすに着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車両内の固定装置は 20G の衝撃に耐えられる強度とすることを基本とする。</li> </ul>
2 車いす側の安全性、固定装置取付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者が走行中も車いすに着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車いすが 20G の衝撃に耐えられる強度とすることを基本とする。</li> <li>■車いす側にフック等の固定場所を明示することを基本とする。</li> <li>☆車いす側の装置と車両側の装置がワンタッチで固定できる装置を開発すること。</li> </ul>
3 ハッドレスト（頭部後傾抑止装置）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者向けのハッドレストを用意することを基本とする。（注1）</li> <li>■前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ハッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにすることを基本とする。（注2）</li> </ul>
4 シートベルト	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者の安全を確保するために、シートベルトを設置することを基本とする。</li> <li>■前向き固定：3点式とする。後ろ向き固定：3点又は2点式とすることを基本とする。</li> </ul>

注1：ハッドレストは、車いす、車両側のいずれかに用意されていること。

注2：車いす使用者の後頭部が最も突出した部分の少し下から、頸の少し上を支えられるよう、位置調整ができるようにする。

### (10) 車いす、補装具収納場所

#### 1) 車いす、補装具収納場所（UD タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いす収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保することを基本とする。</li> <li>■収納スペースは、長さ 105 cm 以上×幅 35 cm 以上×高さ 90 cm 以上とすることを基本とする（標準型自操用手動車いすを折りたたんだ時の最大寸法に対応できる収納スペース。）。</li> </ul>

2	補装具収納スペース	■車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置することを基本とする。
---	-----------	---

2) 車いす、補装具収納場所（大型電動車いす・ストレッチャー（寝台）等対応（バンタイプ／リフト車））

関係法令：「移動等円滑化基準」		
（福祉タクシー車両）		
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 車椅子又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。		
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1	ストレッチャー等収納スペース	■車いす等対応車には、車いすやストレッチャー（寝台）、担架を備えておくスペースを1以上確保する。
2	車いす収納スペース	■車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保することを基本とする。 ■収納スペースは、長さ105cm以上×幅35cm以上×高さ90cm以上とすることを基本とする。
3	補装具収納スペース	■車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置することを基本とする。

3) 車いす、補装具収納場所（車いす対応（ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車））

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1	車いす収納スペース	■車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保することを基本とする。 ■収納スペースは、長さ105cm以上×幅35cm以上×高さ90cm以上とすることを基本とする。
2	補装具収納スペース	■車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを設置することを基本とする。

4) 車いす、補装具収納場所（乗合タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1	車いす収納スペース	☆車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを確保すること。

5) 車いす、補装具収納場所（肢体不自由者・高齢者等対応（セダンタイプ／回転シート車））

関係法令：「移動等円滑化基準」		
（福祉タクシー車両）		
第四十五条 2 回転シート車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。）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 折り畳んだ車椅子を備えておくスペースが一以上設けられていること。		
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1	車いす収納スペース	■車いす使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車いすの収納スペースを1以上確保する。

ス	■車いすを収納するスペースは、折りたたんだ車いす（標準型自操用手動車いすを折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 105 cm×幅 35 cm×高さ 90 cm）が収納できるスペースを確保する。ただし、構造上の理由により十分なスペースを確保できない場合には、折りたたんだ車いすをトランクに収納した際にトランクの蓋を固定できる用具を設けることを基本とする。
2 補装具収納スペース	■車内に杖、歩行器、歩行車等の補装具を収納するスペースを確保することを基本とする。

(1 1) 運賃箱

1) 運賃箱（乗合タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 運賃箱	☆運賃箱を設置できるようなスペースを確保すること。

(1 2) 室内色彩

1) 室内色彩（乗合タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 室内色彩	■手すり、注意箇所等は高齢者、障がい者等にも分かりやすい配色とすることを基本とする。

(1 3) コミュニケーション設備

1) コミュニケーション設備（乗合タクシー）

関係法令：「移動等円滑化基準」	
（意思疎通を図るための設備）	
第四十二条 バス車両内には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該バス車両内に表示するものとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 コミュニケーション設備	■聴覚・言語障がい者とのコミュニケーションの円滑化のために、筆談用具を備える。

(1 4) 自動ドア

1) 自動ドア（乗合タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 自動ドア	☆乗客の安全性確保のため、自動ドアの作動中にドアノブにふれると自動ドアが閉まる機能が解除されること。

(1 5) 降車ボタン等

1) 降車ボタン等（乗合タクシー）

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 降車ボタン等	☆降車合図用ブザーを備え、床面 120 cm の高さで旅客の手近な位置に備えること。 ☆車いす使用者の降車合図用のブザーを車いす使用者が利用できる位置に備えること。なお、押しボタンは手の不自由な乗客でも使用できるものとする。

(16) 車内表示

1) 車内表示 (乗合タクシー)

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 文字による次停留所案内	☆乗客が次停留所名等を容易に確認できるよう次停留所名を表示する装置を車内の見やすい位置に設置すること。

(17) 車外表示

1) 車外表示 (乗合タクシー)

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 車外表示	☆昼間夜間とも視認可能な行き先表示用車外表示装置を車両前面に設置すること。

(18) 車内放送

1) 車内放送 (乗合タクシー)

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 次停留所等の案内放送	☆視覚障がい者等に留意し、次停留所等の情報を音声で得られるようにすること。 ☆降車ボタンに反応し、停車することが分かるように音声流れるようにすること。

(19) ユニバーサルデザインタクシー、車いすマーク、乗合タクシーマークの表示

1) マークの表示 (UD タクシー)

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 ユニバーサルデザインタクシーマークの表示による乗車案内	■窓ガラス部分以外の車体の前面、左側面及び後面に、ユニバーサルデザインタクシーマークを表示し、車いすによる乗車が可能であることを明示する。乗車可能な車いすの大きさ、形状等について車外に明示する。ただし、福祉限定のタクシーでは、ユニバーサルデザインタクシーと同一の車両であっても車いすマークを表示することを基本とする。

2) マークの表示 (大型電動車いす・ストレッチャー (寝台) 等対応 (バンタイプ/リフト車))

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 車いすマークの表示による乗車案内	■車外に、車いすマークを表示し、移乗又は車いすによる乗車が可能であることを明示することを基本とする。 ■乗車可能な車いすの大きさ、形状等について車外等に明示することを基本とする。

3) マークの表示 (車いす対応 (ミニバン・軽自動車タイプ/スロープ車・リフト車))

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 車いすマークの表示による乗車案内	■車外に、車いすマークを表示し、移乗又は車いすによる乗車が可能であることを明示することを基本とする。 ■車外に車いすマークステッカーを貼り、車いすによる乗車が可能であることを明示することを基本とする。 ■乗車可能な車いすの大きさ、形状等について車外等に明示することを基本とする。

4) マークの表示 (乗合タクシー)

基準：以下のとおり (参考とした基準等：国ガイドライン)	
1 乗合タクシーマーク	☆①シートレイアウト、②乗降口、③乗降口の手すり、④リフト、⑤室内高さ、⑦室内色彩、⑧コミュニケーション設備、⑨車いすスペースにおいて、「公共交通機関

<p>クの表示による乗車案内</p>	<p>の車両に関する移動等円滑化整備ガイドライン」における「移動等円滑化基準に基づく整備内容」及び「標準的な整備内容」に適合する乗合タクシー車両については、以下のマークを外部より見やすいように表示すること。</p> 
--------------------	--

5) マークの表示（肢体不自由者・高齢者等対応（セダンタイプ／回転シート車））

<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）</p>	
<p>1 車いすマークの表示による乗車案内</p>	<p>■車外に、車いすマークを表示し、移乗又は車いすによる乗車が可能であることを明示することを基本とする。          ■乗車可能な車いすの大きさ、形状等について車外に明示することを基本とする。</p>

### 5.3.2.2 視覚障がい者への対応

#### (1) 点字表示・音声案内等

##### 1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等が移動のために利用する車いす等対応車や回転シート車では、情報を音又は点字により視覚障がい者に示すための設備を設ける。

併せて、輝度コントラストを確保することが重要となる。

また、移動支援の申し出に対応できるよう、職員に対して移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(福祉タクシー車両)	
<p>第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>四 事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。</p> <p>2 回転シート車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りでない。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 運賃の点字表示等	■視覚障がい者に留意し、運賃及び料金その他の情報を点字案内や音案内を行う。ただし、これらの情報を提供できる者が乗務している場合は、この限りではない。
2 車両番号の表示等	■視覚障がい者に留意し、事業者名、車両番号を知らせるため、これらの情報の点字案内や音案内を行う。
3 タクシーメーター表示	■色覚異常者に留意し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した大きな表示とすることを基本とする。
4 空車表示	<p>■タクシーの空車ランプ表示は、夜間でも視認可能なものとするを基本とする。</p> <p>■LED表示器の場合は直射日光のもとでも視認可能なものとするを基本とする。</p> <p>■弱視者（ロービジョン）・色覚異常者に留意し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した大きな表示とすることを基本とする。</p>
5 運賃の音声案内	■視覚障がい者のために、音声によって運賃が確認できるような装置を設置することを基本とする。

### 5.3.2.3 聴覚障がい者への対応

#### (1) その他の設備、表示

##### 1) 基本的な考え方

聴覚障がい者は音声・言語によるコミュニケーションが困難となることから、乗務員とのコミュニケーションに際しては筆談用具などを備える。

また、移動支援の申し出に対応できるよう、職員に対して移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(福祉タクシー車両)	
第四十五条 車椅子等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車椅子その他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
五 聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。	
2 回転シート車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行規則第一条に規定する設備を備えたものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
三 聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 聴覚障がい者コミュニケーション設備	<p>■聴覚障がい者とのコミュニケーション円滑化のために、筆談用具など文字により意思疎通を図るための設備を備える。</p> <p>☆使用頻度の高い手話は習得すること。例：「ありがとうございます」「お待ち下さい」等。</p>

### 5.3.2.4 知的障がい者、発達障がい者、精神障がい者等への対応

#### (1) その他の設備、表示

##### 1) 基本的な考え方

言葉（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がい者・外国人等に留意し、コミュニケーション支援ボードを準備する。

また、移動支援の申し出に対応できるよう、職員に対して移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。

##### 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 コミュニケーション支援ボード	<p>■言葉（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がい者・外国人等に留意し、JIS T0103で規定された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準備することを基本とする。</p>

### 5.3.2.5 高齢者・障がい者等その他留意事項

#### (1) 座席

##### 1) 基本的な考え方

床面からの高さ、奥行き、背当ての角度、座面の角度等に留意し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。

##### 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 座席の仕様	■床面からの高さ、奥行き、背当ての角度、座面の角度等を留意し、座りやすく、立ち上がりやすいものとするを基本とする。

#### (2) 車内の手すり

##### 1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等の走行中の安全確保のために、車内に手すりを設置する。

##### 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 手すりの設置	■高齢者、障がい者等の走行中の安全確保のために、車内に手すりを設置することを基本とする。
2 手すりの色	■夜間や薄暗い時、又は高齢者、弱視者（ロービジョン）の安全のために、手すりは容易に識別できる配色であることことを基本とする。 ■手すりの色は朱色又は黄赤とする。手すりとその周囲の部分との色の明度差をつけることを基本とすることを基本とする。
3 手すりの形状	■高齢者、障がい者等が握りやすい形状とすることを基本とする。 ■手すりの径は 20～30mm 程度とすることを基本とする。
4 手すりの材質	■高齢者、障がい者等が握りやすいように、手すりの表面は滑りにくい材質や仕上げとすることを基本とする。

#### (3) 運賃案内

##### 1) 基本的な考え方

タクシーメーターは、後部座席からも見やすい位置に設置する。

##### 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 タクシーメーターの位置	■タクシーメーターは、後部座席からも見やすい位置に設置することを基本とする。 ■肢体及び体幹機能障がい者の利用者の着座位置からも特段の動作を要することなく視認できる位置にも料金表示を設置することを基本とする。

## 5.4 鉄道輸送手段（関連施設等）

### 5.4.1 アクセシブルな移動経路

#### (1) 移動等円滑化された経路

##### 1) 基本的な考え方

移動等円滑化された経路については、高齢者、障がい者等の移動等円滑化に留意し、可能な限り単独で、駅前広場や公共用通路など旅客施設の外部から旅客施設内へアプローチし、車両等にスムーズに乗降できるよう、全ての行程において連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。旅客移動について最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化するとともに、主動線が利用できない非常時も勘案し、移動等円滑化された経路を複数確保することが望ましい。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(移動等円滑化された経路)	
<p>第四条 公共用通路（旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）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（以下「移動等円滑化された経路」という。）を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。</p> <p>2 移動等円滑化された経路において床面に高低差がある場合は、傾斜路又はエレベーターを設けなければならない。ただし、構造上の理由により傾斜路又はエレベーターを設置することが困難である場合はエスカレーター（構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であって車椅子使用者の円滑に利用することができる構造のもの）をもってこれに代えることができる。</p> <p>3 旅客施設に隣接しており、かつ、旅客施設と一体的に利用されるほかの施設の傾斜路（第六項の基準に適合するものに限る。）又はエレベーター（第七項の基準に適合するものに限る。）を利用することにより高齢者、障害者等が旅客施設の営業時間内において常時公共用通路と車両等の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、前項の規定によらないことができる。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。</p> <p>10 公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと当該公共用通路と当該車両等の乗降口との間に係る移動等円滑化された経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくしなければならない。</p> <p>11 乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する経路（次項において「乗継ぎ経路」という。）のうち、第二項から第九項までの基準に適合するものを、乗降場ごとに一以上設けなければならない。</p> <p>12 主たる乗継ぎ経路と前項の基準に適合する乗継ぎ経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくしなければならない。</p> <p>第十八条の二 線路、水路等を挟んだ各側に公共用通路に直接通ずる出入口がある鉄道駅には、第四条第一項の規定にかかわらず、当該各側の出入口に通ずる移動等円滑化された経路をそれぞれ一以上設けなければならない。ただし、鉄道駅の規模、出入口の設置状況その他の状況及び当該鉄道駅の利用の状況を勘案して、高齢者、障害者等の利便を著しく阻害しないと地方運輸局長が認める場合は、この限りでない。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 経路確保の考え方	<p>■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、障がい者等の円滑な通行に適するもの（以下「移動等円滑化された経路」という。）を、乗降場ごとに1以上設けなければならない。</p> <p>※公共用通路とは、旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客施設の外部にあるものをいう。</p> <p>■公共用通路と車両等の乗降口との間の経路であって主たる通行の用に供するものと当該公共用通路と当該車両等の乗降口との間に係る移動等円滑化された経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくしなければならない。</p> <p>■乗降場間の旅客の乗継ぎの用に供する経路（以下「乗継ぎ経路」という。）のうち、</p>

	<p>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。</p> <p>■主たる乗継ぎ経路と移動等円滑化された乗継ぎ経路が異なる場合は、これらの経路の長さの差は、できる限り小さくしなければならない。</p> <p>■公共用通路との出入口と各乗降場を結ぶ経路において、旅客の移動が最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化する。</p> <p>■各乗降場間を結ぶ乗継ぎ経路において、旅客の移動が最も一般的な経路（主動線）を移動等円滑化することを基本とする。</p> <p>■規模の大きい、又は利用者の多い旅客施設、特に鉄道駅にあっては、主要な出入口から移動等円滑化された経路を確保することを基本とする。</p> <p>■利用者数に限らず、病院、障がい者施設等の周辺施設の状況や高齢者、障がい者等の利用の状況を考慮して移動等円滑化された経路を確保することを基本とする。</p> <p>■移動等円滑化された出口までの経路を分かりやすく明示することを基本とする。</p> <p>■公共用通路との出入口を移動等円滑化した場合には、公共用通路側の施設設置管理者と協議の上、誘導サインの表示内容の共通化及び連続化を図るなど利用者が混乱しないように改札から公共用通路出入口までの移動等円滑化された経路の案内を行うことを基本とする。ほかの事業者や公共交通機関への乗り換えルートについても同様とする。</p> <p>☆ほかの事業者の旅客施設（ほかの交通モードのものを含む。）との乗継ぎ経路についても、必要な調整を行うこと等により移動等円滑化する。</p>
2 鉄道駅	<p>■線路、水路等を挟んだ各側に公共用通路に直接通ずる出入口がある鉄道駅には、当該各側の出入口に通ずる移動等円滑化された経路をそれぞれ一以上設けなければならない。ただし、鉄道駅の規模、利用状況、出入口の設置状況その他の鉄道駅の状況を勘案して高齢者、障がい者等の利便を著しく阻害しないと当該鉄道駅の所在を管轄する地方運輸局長が認める場合についてはこの限りではない。</p>
3 垂直移動設備の優先順位	<p>■移動等円滑化された経路において床面に高低差がある場合は、傾斜路又はエレベーターを設けなければならない。ただし、構造上の理由により傾斜路又はエレベーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター（構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であって車いす使用者の円滑に利用することができる構造のもの）をもってこれに代えることができる。</p> <p>■車いす使用者による単独利用を考え、垂直移動設備としてエレベーターを設置することを原則とする。</p> <p>■旅客施設に隣接しており、かつ、旅客施設と一体的に利用されるほかの施設の傾斜路又はエレベーターを利用することにより高齢者、障がい者等が旅客施設の営業時間内において常時公共用通路と車両等の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、当該施設の傾斜路又はエレベーターを活用することができる。なお、それら傾斜路又はエレベーターは、本ガイドラインに記載された内容を満たしているものに限る。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。</p> <p>■隣接する施設のエレベーター等を活用する場合には当該エレベーターを活用して段差解消を図る旨を十分に案内することを基本とする。</p>
4 明るさの確保	<p>■移動等円滑化された経路は、高齢者や弱視者（ロービジョン）の移動等円滑化に留意し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に留意するとともに、羞明や夜盲症など様々な見え方があることを考慮する。また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように留意する。また、節電時においても通行の安全性が確保できるよう留意する。なお、鉄道駅舎においては JISZ9110 に示された照度を参考とする。</p>
5 工事期間中の経路確保の考え方	<p>■工事等の実施により移動等円滑化された経路が遮断される場合には、次の点に留意する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事期間中は旅客の安全な移動に留意する。</li> <li>・工事の実施前から実施完了まで、工事を実施する旨や迂回経路等について案内掲示を行う。</li> <li>・誘導サイン・位置サインは工事期間中の経路・設備を示す。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動等円滑化された経路が分断される場合は、移動のやり直しが行われないような位置においてエレベーター等の経路への迂回路を掲示する。ただし、工事範囲などにより困難な場合は、代替的な段差解消措置を講ずるよう留意する。</li> <li>・夜間の利用に留意し、屋外の移動等円滑化された迂回路等においても十分な明るさを確保するよう照明に留意する。</li> <li>・工事範囲の工事仮設物等により視覚障がい者誘導用ブロックが分断される場合には、安全な経路に適切に誘導するため、連続性が保たれるように視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</li> <li>・既設の視覚障がい者誘導用ブロックを一時的に利用しない場合は、突起が分からないように留意する。</li> <li>・工事仮設物等を設置する際には、視覚障がい者が白杖で感知できないような隙間を設けないよう留意する。</li> </ul>
--	--

## (2) 公共用通路との出入口

### 1) 基本的な考え方

公共用通路との出入口については、高齢者、障がい者等の移動等円滑化に留意し、駅前広場や公共用通路など旅客施設の外部からアプローチしやすく、かつ、分かりやすい配置とする。特に、車いす使用者等が遠回りすることがないように、一般的な動線上の出入口を移動円滑化するよう留意する。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(移動等円滑化された経路)	
<p>第四条</p> <p>4 移動等円滑化された経路と公共用通路の出入口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 幅は、九十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>イ 幅は、九十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。</p> <p>三 次号に掲げる場合を除き、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。</p> <p>四 構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 公共用通路との出入口の幅	☆車いす使用者同士のすれ違いを考慮し、有効幅 180cm 以上とする。
2 段の解消	<p>■車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設する。</p> <p>■特に、公共用通路と旅客施設の境界部分については、管理区域及び施工区分が異なることによる段が生じないように、施設設置管理者間の協議により、移動等円滑化された経路の連続性を確保することを基本とする。</p> <p>☆水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにする。</p>
3 戸の開閉構造形式	<p>■1 以上の戸は自動式の引き戸とすることを基本とする。</p> <p>☆主要な出入口のドアは自動的に開閉する構造とする。</p> <p>☆廊下に面するドアは引き戸とする。</p> <p>☆手動式扉に握り手を設ける場合は、周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいこと等により弱視者（ロービジョン）の操作性に留意したものとす。</p>

	<p>☆ドアの動きを停止又は開ける力は、軽い力（最大 30N）で操作可能なものとする。</p> <p>■ドアは、車いす使用者が容易に開閉して通過できる構造とする。</p> <p>■回転戸を使用しない。</p> <p>■手動式の引き戸の場合、容易に開閉しやすい形式とする。</p>
4	<p>ドアハンドル</p> <p>■ドアハンドルは、大きく操作性の良いレバーハンドル式、プッシュプルハンドル式又はパニックバー形式のものを基本とする。</p> <p>■ドアハンドルは、床面から 90cm 程度の位置に設置することを基本とする。</p>
5	<p>戸の前後の水平区間</p> <p>☆自動式扉でない場合は、車いす使用者の開閉動作のため車いすが回転できる 150cm 以上の長さの水平区間を設ける。</p> <p>■ドアとドアの間の有効距離は、2 枚のドア幅+150cm とする。</p>
6	<p>戸の構造</p> <p>■戸の下枠や敷居により車いす使用者の通行の支障となる段を設けない。</p> <p>■戸の内部と外部で互いに確認できる構造とすることを基本とする。</p> <p>■戸が透明な場合には、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などをつけて識別できるようにする。</p>
7	<p>溝ふた</p> <p>■水切り用の溝ふたを設ける場合は、車いすのキャスターや視覚障がい者の白杖の先端が落ち込まない構造のものとするを基本とする。</p>
8	<p>視覚障がい者誘導用ブロック</p> <p>基本的事項等は、5-4-2（2）視覚障がい者誘導案内用設備を参照</p> <p>■視覚障がい者が位置を認知しやすいよう、建築物の出入口のドア又は玄関マットの手前、案内所の受付カウンターや点字・音声等による案内設備の手前には、点状ブロック等を 3 枚程度敷設する。</p>
9	<p>有効幅員</p> <p>☆出入口の有効幅員は、95cm 以上とする。</p> <p>■出入口の有効幅員は、85cm 以上とする。なお、出入口はドアの厚みや戸の引き残しを考慮し、必要な有効幅員が確保できるよう、十分に検討する。</p>
10	<p>水平性の確保</p> <p>■主要経路上の出入口付近は水平であること。階段又は段を設けない。（傾斜路又はエレベーターその他の昇降機を併設する場合を除く。）</p> <p>■出入口のドアの前後に高低差がないようにする。</p>
11	<p>床の仕上げ</p> <p>☆床の表面は、転倒に対して衝撃の少ない材料で仕上げる。</p> <p>■床の表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。</p>
12	<p>ひさしの設置</p> <p>☆屋外の出入口には、夏の日差しや雨等を考慮して、十分な広さの屋根又はひさしを設置する。</p>
13	<p>室名表示・サイン</p> <p>■ドアの取っ手側の壁面又は出入口のドアに、必要に応じて、浮き彫り文字及び点字を併記した室名等を表示する。</p>
14	<p>材質</p> <p>☆使用頻度が高いドアの場合、床から 25cm の高さまでキックプレート又はそれに類する材質のものを設置する。</p> <p>■車いすのフットレストの高さ（床から 35cm 程度までの部分）は防護カバーや割れても安全なガラスを使用する等対策を講じることを基本とする。</p>
15	<p>ガラス戸・ドアに設ける窓</p> <p>☆ドアにガラスを用いる場合や出入口付近の壁面をガラスとする場合には、衝突防止シールや横棧等の衝突防止対策を講じる。</p> <p>■開き戸の場合、衝突等の危険防止のため、ドアの反対側の様子が分かる様に、安全ガラス（合わせガラス又は強化ガラス）を用いたガラス窓を、車いす使用者や子ども等の存在が分かる高さ・位置に設けること。ただし、プライバシー上の問題、展示演出効果を高める必要がある場合は、この限りではない。</p>
16	<p>ドアクローザーの能力</p> <p>■高齢者や車いす使用者等の通過に留意して、ドアがゆっくりと閉まるように、ドアクローザーを調節することを基本とする。</p> <p>■低抵抗のディレイ装置付ドアクローザーの場合、開閉時間について安全を確保することを基本とする。</p>
17	<p>安全対策</p> <p>■衝突等の危険防止のために、ドアの存在を分からせる。</p>
18	<p>袖壁の設置</p> <p>☆開き戸でアルコーブを設ける場合、取っ手側に 45cm 以上の袖壁を設ける。</p>
19	<p>自動ドア</p> <p>☆引き戸又は引き分け式とする。</p> <p>■自動ドアの開放時間を十分に確保する。</p> <p>■自動開閉装置は押しボタン式を避け、感知式とする等、開閉操作の不要なものとする。</p>

	<p>る。ただし、人通りの多い場合はその限りではない。</p> <p>■ドアに挟まれないように、ドア枠の左右かつ適切な高さに、安全装置（補助光電センサー）を設置する。</p> <p>■緊急時に手動で開閉できるような形式にする、又は手動式のドアを併設する。</p>
20 照明設備	<p>■床面をより明確に示すため、標準的な照明方法に加え、極端な暗がりや眩しさが生じないよう留意する。なお、鉄道駅舎においては、JISZ9110 に示された照度を参考とする。</p>
21 ドア周辺のスペース	<p>■出入口前後には、車いす使用者が直進でき、転回できるよう、140cm 角以上の水平なスペースを設けることを基本とする。ただし、構造上、難しい場合でも 120cm 以上の長さの水平区間を設ける。</p> <p>☆風除室内での転回は避ける。</p>

### (3) 乗車券等販売所、待合所、案内所の出入口

#### 1) 基本的な考え方

乗車券等販売所、待合所、案内所の各施設の出入口については、高齢者、障がい者等全ての人がアプローチしやすいものとする。特に車いす使用者等が遠回りすることがないように、動線上の出入口を移動円滑化するように留意する。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗車券等販売所、待合所及び案内所)	
<p>第十六条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 出入口を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>イ 幅は、八十センチメートル以上であること。</p> <p>ロ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>(1) 幅は、八十センチメートル以上であること。</p> <p>(2) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。</p> <p>ハ 二に掲げる場合を除き、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。</p> <p>ニ 構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。</p> <p>2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 段の解消	<p>■車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設する。</p> <p>☆水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにする。</p>
2 戸の水平区間	<p>☆自動式扉でない場合は、車いすからの開閉動作のため車いすが回転できる 150cm 以上の長さの水平区間を設ける。</p>
3 戸の構造	<p>☆構造上やむを得ない場合以外は開き戸としないこと。なお、やむを得ず自動式の開き戸を設置する場合は、床面に開閉の軌道を表示するなど留意する。また、手動式の引き戸の場合は、フリーストップ機能がついた半自動式にする。</p> <p>☆手動式扉に握り手を設ける場合は、周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいこと等により弱視者（ロービジョン）の操作性に留意したものとする。</p> <p>■戸の下枠や敷居により車いす使用者の通行の支障となる段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設する。</p> <p>■戸の内部と外部が確認できる構造とすることを基本とする。</p> <p>■戸が透明な場合には、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などで識別できるようにする。</p>
4 床の仕上げ	<p>■床面は滑りにくい仕上げとする。</p>

(4) 通路

1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等全ての人が旅客施設を円滑に移動できるよう、連続性のある動線の確保に努めることが必要である。動線は可能な限り明快で簡潔なものとし、複雑な曲がり角や壁、柱、付帯設備などが突出しないよう留意する。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(移動等円滑化された経路)	
<p>第四条</p> <p>5 移動等円滑化された経路を構成する通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 幅は、百四十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、五十メートル以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、幅を百二十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>イ 幅は、九十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、八十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>□ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。</p> <p>三 次号に掲げる場合を除き、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。</p> <p>四 構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。</p> <p>五 照明設備が設けられていること。</p>	
(通路)	
<p>第五条 通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 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。</p> <p>二 段を設ける場合は、当該段は、次に掲げる基準に適合するものであること。</p> <p>イ 踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。</p> <p>□ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 床の仕上げ	<p>☆床の表面は、転倒に対して衝撃の少ない材料で仕上げる。</p> <p>☆車いすの操作が極端に重くなるため、毛足の長いカーペットは避ける。</p> <p>■床の表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。</p>
2 幅	<p>☆通路の幅は、車いす使用者同士がすれ違える 200cm 以上とする。</p> <p>■有効幅 140cm 以上とする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、通路の末端の付近の広さを子の転回に支障のないものとし、かつ、50m 以内ごとに車いすが転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅を 120cm 以上とする。</p>
3 戸	<p>■有効幅 90cm 以上とする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、有効幅 80cm 以上とする。</p> <p>■高齢者、障がい者等が容易に開閉して通過できる構造のもの（自動式の引き戸等）とする。</p> <p>■自動開閉装置を設ける場合は、車いす使用者や視覚障がい者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものとする。また、戸の開閉速度を、高齢者、障がい者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい。）。</p> <p>☆手動式扉に握り手を設ける場合は、周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいこと等により弱視者（ロービジョン）の操作性に留意したものであることとする。</p>
4 段の解消	<p>■同一フロアでは段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は傾斜路を併設する。</p>

	<p>■段を設ける場合は、踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいことにより段を容易に識別できるものとする。また、段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものとする。</p>
5 手すり	<p>■視覚障がい者の誘導動線となる通路の手すりには、行き先情報を点字で表示する。点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記することを基本とする。</p> <p>■2 段手すりの場合は、上段の手すりに設置することを基本とする。</p> <p>■点字は、はがれにくいものとするを基本とする。</p>
6 通路の明るさ	<p>■高齢者や弱視者（ロービジョン）の移動等円滑化に留意し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に留意する。聴覚障がいの場合は、手話・筆談・読話といった視覚的なコミュニケーションを行うことから、照明が暗いと会話や情報取得が出来ない。また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように留意する。なお、鉄道駅舎においては、JISZ9110 に示された照度を参考とする。</p>
7 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>基本的事項等は、5-4-2（2）視覚障がい者誘導案内用設備を参照</p> <p>☆ほかの施設と連続した誘導経路となるよう通路に視覚障がい者誘導用ブロックを連続して敷設する。</p>
8 突出物	<p>■通路には突出物を設けないこと。ただし、視覚障がい者の通行の安全上支障が生じないよう必要な措置を講じた場合は、この限りではない。</p> <p>■床からの高さ 65～210cm の部分に突出物を設ける場合は、視覚障がい者の杖の位置に留意し、突き出し部分を 10cm 以下とする。</p>
9 壁の出隅	<p>☆利用者同士の衝突の危険防止や、車いす使用者の転回を容易にするため、通路の屈曲部では、壁の出隅の面取り・隅切り等を行う。</p>
10 壁面の仕上げ	<p>☆車いすのフットレストが当たりやすい床上 35cm 程度まで「車いす当り（車いす及び壁面等の保護）」を取り付ける。</p>
11 床や壁の識別性の確保	<p>■施設を新設する場合、床及び壁の仕上げ材料は、床面と壁面の境界部分の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより、その境界を容易に識別できるものとするを基本とする。</p>
12 休憩用設備	<p>☆休憩用設備（ベンチ等）を、通行の妨げにならない適切な位置に設ける。</p> <p>☆車いす使用者の休憩のためのスペースを設ける。</p>
13 照明設備	<p>■床面をより明確に示すため、標準的な照明方法に加え、極端な暗がりや眩しさが生じないように留意すること。なお、鉄道駅舎においては、JISZ9110 に示された照度を参考とする。</p>

## （5）傾斜路（スロープ）

### 1）基本的な考え方

車いす使用者に対しては、段を解消する傾斜路（スロープ）の設置が必要である。傾斜路（スロープ）の設置に当たっては、車いす使用以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、全ての利用者が通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとするよう留意する。

また、手動車いす使用者に対しては、長距離や急傾斜の傾斜路利用が困難であることに留意する。

### 2）各種基準等

<p>関係法令：「移動等円滑化基準」</p>
<p>（移動等円滑化された経路）</p>
<p>第四条</p>
<p>6 移動等円滑化された経路を構成する傾斜路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。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。</p> <p>一 幅は、百二十センチメートル以上であること。ただし、段に併設する場合は、九十センチメートル以上とすることができる。</p> <p>二 勾配は、十二分の一以下であること。ただし、傾斜路の高さが十六センチメートル以下の場合は、八分の一以下とすることができる。</p>

<p>三 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあっては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏幅百五十センチメートル以上の踊り場が設けられていること。</p>	
<p>(傾斜路)</p>	
<p>第六条 傾斜路（階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。以下この条において同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 手すりが両側に設けられていること。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。</p> <p>二 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。</p> <p>三 傾斜路の勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものであること。</p> <p>四 傾斜路の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）</p>	
1 端部	<p>■傾斜路の端部は床に対して滑らかに接する構造とすることを基本とする。</p>
2 配置の原則	<p>☆全長 60m を超える傾斜路、すなわち、垂直高低差が 3m を超える場合は、高低差の解消は、エレベーターを設置する等の傾斜路以外の方法が望まれる。</p>
3 有効幅員	<p>☆主たる経路となる傾斜路の有効幅員は、屋外及び屋内に限らず、200cm 以上、かつ敷地内の通路及び廊下等の幅以上とする。やむを得ず、主たる経路ではない傾斜路（階段に併設するもの）とする場合は、140cm 以上とする。</p> <p>■移動等円滑化された経路を構成する傾斜路の有効幅員は、屋外及び屋内に限らず、180cm 以上とし、階段に併設する場合は、120cm 以上を基本とする。ただし構造上の理由によりやむを得ない場合は、有効幅は 120cm 以上とし、段に併設する場合は、有効幅 90cm 以上とする。</p>
4 水平区間	<p>☆車いす使用者のより円滑な利用を想定し、長さ 180cm 以上の水平区間を設ける。</p>
5 勾配区間の識別	<p>■傾斜路（階段に代わり、又はこれに併設するものに限る。）の勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。</p>
6 勾配	<p>■新設の施設における通路が屋内の場合、傾斜路の勾配は、1/20 以下（高低差 300.1cm 以上）、1/14 以下、（高低差 30.1～300cm）、1/12 以下（高低差 30cm 以下）とする。構造上の制約などがある場合において、やむを得ない場合においては 1/12 以下とする。</p>
7 立ち上がり部 側面の立ち上がり	<p>■側面に壁面がない場合は、車いすの乗り越え防止のため立ち上がり部に高さ 35cm 以上の幅木状の車いす当たりを連続して設ける。</p> <p>■両側に、側壁又は立ち上がり部を設ける。</p> <p>☆壁面を手すり形式とする場合は、基部を 5cm 以上立ち上げる。</p>
8 手すり	<p>■手すりは傾斜路（勾配が 1/12 を超え、又は高さが 16cm を超えるもの）の両側に設けること。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合を除く。</p> <p>■手すりは連続して設置する。</p> <p>■手すりは傾斜路の勾配を感知できるように勾配に合わせて取り付けすること。高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に留意した手すり（例えば 2 段手すり）とする。</p> <p>■傾斜路の手すりの端部は歩き始めの安定確保や、視覚障がい者の利用に留意し、45cm 以上の長さの水平部分を設ける。</p>
9 手すりの高さ	<p>■ 2 段手すりとした場合、床仕上げ面から手すり上端までの高さ：上段 H=85cm 程度、下段 H=65cm 程度とする。</p>
10 手すりの形状	<p>■丸形で直径 3～4cm 程度とする。</p>
11 手すりの材質	<p>☆冬期の冷たさに留意した材質とする。</p>
12 手すりの位置	<p>■手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりのあきを 5cm 程度とする。</p>
13 手すりの端部	<p>■手すりの端部は壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。</p> <p>■手すりの水平部分には点字及び浮彫文字等で上下階の情報等を表示する。</p> <p>☆手すりの水平部分には点字及び浮き彫り文字等で現在位置を表示する。</p>

	<p>■点字は、はがれにくいものとする。</p>
14 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>基本的事項等は、5-4-2(2) 視覚障がい者誘導案内用設備を参照</p> <p>■傾斜路の上下端に近接する廊下等の部分には、視覚障がい者に対し傾斜の存在の警告を行うために、点状ブロックを敷設する。</p> <p>■傾斜がある部分の上下端に近接する踊場の部分には、視覚障がい者に対し警告を行うために、点状ブロック等を敷設する。</p> <p>■傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。</p> <p>■傾斜路の方向が 180 度折り返しているなど、方向が変わる踊り場では、踊り場の開始部分及び終了部分において、傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。</p> <p>■通路等が傾斜路のみで構成される場合には線状ブロックを敷設する。</p>
15 路面の仕上げ	<p>■表面は、粗面とし又は滑りにくく、杖、車いす、足等のひっかかりが少ない材料で仕上げる。また、視覚障がい者誘導用ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げにも留意する必要がある。</p> <p>■前後の廊下等との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。</p>
16 階段の併設	<p>☆経路に傾斜路と階段を並べて併設する場合、それぞれの位置関係は施設内で可能な限り統一する。</p> <p>☆義足使用者や片まひ者は階段のほうが上り下りしやすい場合もあるため、緩勾配の手すり付階段を併設する。</p>
17 踊場	<p>☆踊場は、高低差 50cm 以内ごとに設ける。</p> <p>■高低差が 75cm を超えるものにあつては、踊場は高低差 75cm 以内ごとに設ける。</p> <p>■屋内外に限らず、踊場の踏幅は、150cm 以上とし、折り返し、転回箇所における踊場の場合は、傾斜路の有効幅員と同じ幅を確保すること。ただし、構造上やむを得ない場合においても 150cm 以上を確保する。</p> <p>■通行の安全確保、休憩、転回のため、傾斜路の上端・下端、曲がりの部分、折り返し部分、ほかの通路との交差部分にも、踏幅 150cm 以上の水平なスペースを設ける。</p>
18 照明設備	<p>■床面をより明確に示すため、標準的な照明方法に加え、目の高さより下に照明設備の整備等に対応することを基本とする。なお、JISZ9110 に示された照度を確保した場合にはその限りではない。</p>

## (6) 階段

### 1) 基本的な考え方

階段は、高齢者や障がい者等の通行にとって大きな負担となるとともに、転落等の事故の危険性が高いところであるため、安全性を確保するとともに、負担を軽減するよう留意すること。特に手すりの高さや階段の滑りにくさ等について留意が必要であるが、これらは全ての利用者にとっても効果的である。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(階段)	
第八条	<p>階段（踊り場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 手すりが両側に設けられていること。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。</p> <p>二 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>三 回り段がないこと。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。</p> <p>四 踏面の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。</p> <p>五 踏面の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより段を容易に識別できるものであること。</p> <p>六 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものが設けられていない構造のものであること。</p>

七 階段の両側には、立ち上がり部が設けられていること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。	
八 照明設備が設けられていること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 形式	<ul style="list-style-type: none"> <li>■踏面の形状が一定していないため、回り段は避け、直階段又は折れ曲がり階段とする。</li> <li>■連続する階段の中では、蹴上げ、踏面の寸法を変えない。</li> </ul>
2 階段の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆主たる経路が傾斜路ではなく、階段となる場合は、屋外及び屋内に限らず、200cm以上の幅とする。</li> <li>☆杖使用者の利用に留意し、全ての階段の幅は140cm以上とする。</li> <li>■主たる経路が傾斜路ではなく、階段となる場合は、屋外及び屋内に限らず、180cm以上の幅とすることを基本とする。ただし、構造上難しい場合は、有効幅120cm以上を確保する。</li> <li>■階段の幅は、階段を利用する来場者の想定人数に基づき、適切な幅を確保する。</li> </ul>
3 手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>■視覚障がい者が階段の勾配を知り、ガイドとして伝って歩くことに留意し、また、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者が、上り、下りの両方向において体勢を継続的に安定させながら利用することができるよう、円滑な利用に留意した手すり（例えば直棒2段手すり等）を設置する。</li> <li>■階段の幅が400cmを超える場合には、中間にも手すりを設置する。</li> <li>■階段には踊場も含めて、連続して手すりを設ける。</li> <li>■手すりは、階段の勾配を感知できるように勾配に合わせて取り付けること。</li> </ul>
4 手すりの高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■手すりの取付高さは、段鼻から75～85cm程度の高さに設ける。</li> <li>■2段手すりとした場合、床仕上げ面から手すり上端までの高さ：上段H=85cm程度、下段H=65cm程度とする。</li> </ul>
5 手すりの形状	<ul style="list-style-type: none"> <li>■丸形で直径3～4cm程度とする。</li> </ul>
6 手すりの材質	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆冬期の冷たさに留意した材質とする。</li> </ul>
7 手すりの位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりのあきを5cm程度とする。</li> </ul>
8 手すりの端部	<ul style="list-style-type: none"> <li>■手すりの端部は壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とする。</li> <li>☆階段の手すりの端部は、歩き始めの安定確保や視覚障がい者の利用に留意し、60cm以上の長さの水平部分を設ける。</li> </ul>
9 手すりの点字	<ul style="list-style-type: none"> <li>■視覚障がい者のために、手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付ける。</li> <li>■上記点字は、階段始末端部の点状ブロックの敷設された範囲近くの手すりの端部（水平部分）に表示する。</li> <li>■点字による表示方法はJIS T0921にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。</li> <li>■点字は、はがれにくいものとする。</li> <li>■手すりの起点及び終点到、点字及び浮き彫り文字等で上下階の情報等を表示・案内・誘導する。</li> <li>☆手すりの起点及び終点到、点字及び浮き彫り文字等で現在位置の情報を表示・案内・誘導する。</li> </ul>
10 蹴上げ・踏面の寸法	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆蹴上げ高さは15cm以下とする。</li> <li>■蹴上げ：16cm程度以下、踏面：30cm程度以上とする。</li> </ul>
11 踏面の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>■踏面は30cm程度以上とすること。なお、歩きやすい階段とするために、踏面の幅をあまり広げずに、蹴上げの寸法との組合せに留意する。</li> </ul>
12 蹴上げ・踏面の段鼻	<ul style="list-style-type: none"> <li>■蹴込み板を設ける。</li> <li>■段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とする。</li> <li>■蹴込みは2cm以下とする。</li> </ul>
13 蹴上げ・踏面の仕	<ul style="list-style-type: none"> <li>■踏面の端部（段鼻部）は、全長にわたって十分な太さ（幅5cm程度）とする。</li> <li>■踏面の端部（段鼻部）の色は始まりの段から終わりの段まで統一された色とするこ</li> </ul>

上げ、輝度コントラスト	<p>とを基本とする。</p> <p>■この識別部分は、汚損・損傷しにくいものを用いる。</p> <p>■表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げる。</p> <p>☆床の表面は、転倒に対して衝撃の少ない材料で仕上げる。</p> <p>■階段は、踏面の端部（段鼻）とその周囲の部分（踏面等）との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより、段を容易に識別できるものとする。</p> <p>■段を容易に識別できるようにするため、全長にわたって、踏面の端部とその周囲の部分との輝度比を確保する。</p>
14 立ち上がり部	<p>■階段の両側には、立ち上がり部を設ける。ただし、側面が壁面である場合は、この限りではない。</p> <p>■側面に壁面がない場合は、5cm程度まで立ち上がり部を設ける。</p>
15 階段始端部の水平部分	<p>☆階段の始点、終点は、通路から120cm程度後退させ、平坦なふところ部分をとる。</p>
16 踊り場	<p>■高さ概ね300cm以内ごとに踊り場を設置することを基本とする。</p> <p>■長さは120cm以上とする。</p> <p>■壁側の手すりは連続して設置する。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p>
17 折返し部の衝突防止	<p>☆折返し階段の屈曲部には、衝突回避のための鏡を設ける。</p>
18 明るさ	<p>■高齢者や弱視者（ロービジョン）の移動等円滑化に留意し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に留意する。また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように留意する。なお、鉄道駅舎においては、JISZ9110に示された照度を参考とする。</p> <p>■床面をより明確に示すため、標準的な照明方法に加え、極端な暗がりや眩しさが生じないように留意すること。なお、鉄道駅舎においては、JIS Z9110に示された照度を参考とする。</p>
19 階段下	<p>■視覚障がい者が白杖で感知できずに衝突してしまうことがないように、階段下に十分な高さ（200cm程度の範囲内）のない空間を設けない。やむを得ず十分な高さのない空間を設ける場合は、高さ110cm以上の柵の設置やそれに代わる進入防止措置を講ずる。この場合、床面からの立ち上がり部に隙間を設けず、白杖で容易に柵等を感知できるよう留意する。</p>
20 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>基本的事項等は、5-4-2（2）視覚障がい者誘導案内用設備を参照</p> <p>■階段及び踊り場の上下端部には、警告を標示する点状ブロックを敷設する。</p>

## （7）昇降機（エレベーター）

### 1）基本的な考え方

エレベーターは、車いす使用者の単独での利用をはじめ、車いす使用以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、全ての利用者に対して有効な垂直移動手段である。このためエレベーターは、全ての利用者が安全に、かつ容易に移動することができるようにきめ細かな留意が必要である。

高齢者、障がい者等が、可能な限り単独で、健常者と同様の時間、ルート、手段によって移動できるよう、旅客施設、車両等において、連続性のある移動動線を可能な限り最短経路で確保することが必要となる。

段差の解消のために設置したエレベーターを主要な経路から遠い位置に設置してしまうと、エレベーター利用が必要な人にとっては不便になるため、エレベーター、傾斜路、エスカレーター、階段等を主要経路としてなるべく隣接して配置することが必要である。

また、視覚障がい者、聴覚障がい者への情報提供が必要である。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(移動等円滑化された経路)	
<p>第四条</p> <p>7 移動等円滑化された経路を構成するエレベーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 籠及び昇降路の出入口の幅は、八十センチメートル以上であること。</p> <p>二 籠の内法幅は百四十センチメートル以上であり、内法奥行きは百三十五センチメートル以上であること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。</p> <p>三 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡が設けられていること。ただし、前号ただし書に規定する場合は、この限りでない。</p> <p>四 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造であること。</p> <p>五 籠内に手すり（握り手その他これに類する設備を含む。以下同じ。）が設けられていること。</p> <p>六 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したものであること。</p> <p>七 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する設備が設けられていること。</p> <p>15八 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられていること。</p> <p>九 籠内及び乗降ロビーには、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤が設けられていること。</p> <p>十 籠内に設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうちそれぞれ一以上は、点字がはり付けられていること等により視覚障害者が容易に操作できる構造となっていること。</p> <p>十一 乗降ロビーの幅は百五十センチメートル以上であり、奥行きは百五十センチメートル以上であること。</p> <p>十二 乗降ロビーには、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられていること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が二のみである場合は、この限りでない。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 設置場所	☆エレベーターは主要な経路、又はその経路に隣接して設置すること。傾斜路、エスカレーター、階段等は、できるだけエレベーターに隣接して設置する。
2 エレベーターの存在喚起	■乗降ロビーに設ける制御装置の前の床面には、視覚障がい者に対し制御装置の存在を示すために、点状ブロック等を敷設する。
3 形式	☆車いすがかご内で転回する必要のない（かごの前面と背面に設置した）2 箇所のドアを用いた貫通型とする。 ☆複数のエレベーターを設置する場合は、同じ仕様とする。 ■車いす兼用エレベーターに関する標準（JEAS-C506B）・視覚障がい者兼用エレベーターに関する標準（JEAS-515E）（ともに、（一社）日本エレベーター協会制定）とする。 ■停電時管制運転、地震時管制運転、火災時管制運転装置を設けること。ただし、火災時管制運転装置については、法的に不要な箇所については設置しない。
4 停止階	■かごは、階段やエスカレーター等、ほかの手段で行ける全ての階に停止することを基本とする。
5 ひさし	☆出入口が屋外に面するエレベーターの場合、夏の日差しや雨等を考慮して、十分な広さの屋根又はひさしを設ける。
6 防火区画	☆エレベーターシャフトの区画のために、防火戸の枠や柱をエレベーター付近に独立して設けると、視覚障がい者の歩行の障害になるだけでなく、衝突の危険があるため、できるだけ設けない区画設計を行う。

7	かごの大きさ	<p>■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターの台数、かごの内法幅及び内法奥行きは、旅客施設の高齢者、障がい者等の利用の状況を考慮して定めるものとする。</p> <p>■直角二方向出入口型エレベーターの設置は、ほかの方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合及び車いす使用者が円滑に利用できるかごの大きさの場合に限定する。</p> <p>■旅客施設においてエレベーターを設置する場合には、当該旅客施設の高齢者、障がい者等の利用状況を考慮し、適切な輸送力を確保するよう、設置台数並びに、かごの内法幅及び内法奥行きを検討する。かごの大きさについては、以下の表も参考にし、設置するエレベーターのかごの内法幅及び内法奥行きの大きさを選定する。</p> <p>&lt;エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋&gt;</p> <table border="1" data-bbox="466 497 1385 891"> <thead> <tr> <th>最大定員 [人]</th> <th>かごの内法 幅[cm]</th> <th>かごの内法 奥行き[cm]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>11</td><td>140</td><td>135</td></tr> <tr><td>13</td><td>160</td><td>135</td></tr> <tr><td>15</td><td>160</td><td>150</td></tr> <tr><td>17</td><td>180</td><td>150</td></tr> <tr><td></td><td>200</td><td>135</td></tr> <tr><td>20</td><td>180</td><td>170</td></tr> <tr><td></td><td>200</td><td>150</td></tr> <tr><td>24</td><td>200</td><td>175</td></tr> <tr><td></td><td>215</td><td>160</td></tr> </tbody> </table> <p>☆利用者動線や車いす使用者の円滑な移動の観点から、設置可能な場合は、スルー型エレベーターを設置する。</p> <p>☆緊急時の対応等に留意し、可能な箇所には、ストレッチャーを乗せることができる、奥行きのあるエレベーターを導入する。</p> <p>☆かごの大きさは、通行量を考慮し、幅 210cm×奥行き 150cm、又は同等水準のサイズ（JIS A4301：幅 215cm×奥行き 160cm、又は幅 200cm×奥行き 175cm（24人乗り））以上にすることや複数配置を考慮する。</p> <p>☆24人乗り以上とする。</p> <p>☆17人乗り以下の場合には、片開き式等、車いす利用者の円滑な利用に留意する。構造上等の理由により、15人乗り以上が設置できない場合においても11人乗り以上とし、手動車いすが内部で180度回転できるように努める。</p> <p>ただし、同一箇所に複数台設置する場合はこの限りではない。</p> <p>また、駅の構造により、スルー型や直角2方向出入口型も考慮し、円滑な動線の確保に努める。</p> <p>■車いす使用者の単独での利用をはじめ、車いす使用者以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、全ての利用者が円滑に垂直移動できるよう、エレベーターを設置する場合は基本的に15人乗り以上とするが、可能な限り17人乗りについても検討すること。ただし、既設エレベーターの更新において構造上設置できない場合はこの限りではない。</p>	最大定員 [人]	かごの内法 幅[cm]	かごの内法 奥行き[cm]	11	140	135	13	160	135	15	160	150	17	180	150		200	135	20	180	170		200	150	24	200	175		215	160
最大定員 [人]	かごの内法 幅[cm]	かごの内法 奥行き[cm]																														
11	140	135																														
13	160	135																														
15	160	150																														
17	180	150																														
	200	135																														
20	180	170																														
	200	150																														
24	200	175																														
	215	160																														
8	かご及び昇降口の出入り口の幅	<p>☆かご及び昇降路の出入口の幅は、110cm以上とする。</p> <p>■施設を新設する場合には、かご及び昇降路の出入口の幅は、100cm以上とすることを基本とする。ただし、スペースの確保が困難な場合は、かごの大きさの寸法のJIS規格に合った出入口の幅とすることができる。</p>																														
9	袖壁	<p>☆かご及び昇降路の出入口の袖壁は片側のみ、又はなしとする。</p>																														
10	鏡	<p>■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターにおいて、出入口同方向型（一方向型）のエレベーターには、かご正面壁面又はかご壁面上部に、出入口の状況（特に足元）が把握できるよう、大きさ、位置に留意して鏡を設置する。（ステンレス鏡面又は安全ガラス等）</p> <p>■スルー型や直角二方向出入口型のエレベーターには、車いす使用者の利用時の背後の状況（特に足元）が把握できるよう大きさ、形状、位置に留意して鏡を設置する。（ステンレス鏡面又は安全ガラス等）</p> <p>☆車いす使用者が、エレベーターを安全に利用するために、エレベーター内外の乗客</p>																														

	状況が確認できるよう、かご入口正面壁面に、取付高さが床上 0cm から 150cm 程度、幅が 80cm から 100cm の範囲に、出入口状況確認用の鏡（ステンレス製、又は安全ガラス等）を設ける。
11 明るさ	■かご内の照明は、乗降口ビーや周辺通路と同程度の明るさで、ちらつきのない均一なものとする。
12 開放時間	■かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有する。 ■ドアの開放時間は 10 秒程度とする。
13 外部との連絡	■かご及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものをはめ込み、又はその他の装置（例えば、映像設備）を設けることにより、かごの外部からかご内を見ることが出来る構造とすること。なお、ガラス部分は床から 30cm 以上の上部に設置する。 ガラス等による窓等を設置できない場合には、かごの内部から外部を、外部から内部を確認するための映像設備を設ける。外部から内部を確認するための映像設備は、ロビー出入口の上部等、見やすい位置に設置する。 ☆聴覚障がい者も含めた緊急時への対応に留意すると、以下のような設備を設ける。 ・故障が検知された場合は、故障したことが伝わるよう、自動的にかご内にその旨の表示を行うか、かご内に外部に故障を知らせるための非常ボタンを設ける。 ・かご内に、緊急時に聴覚障がい者が外部と連絡を取ることが可能な（緊急連絡を必要としている者が聴覚障がい者であることが判別できる）ボタンを設置する。 ・係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を表示する設備を設ける。 ☆遠くからでもエレベーターが視認できるように、分かりやすい色合いにする等、配色に留意する。
14 手すり	■高さ 80cm～85cm 程度に設置する。 ■握りやすい形状とする。 ■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかご内には手すり（握り手その他これに類する設備を含む）を出入口の戸のある側以外の壁面に設ける。
15 表示	■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかご内に、かごの停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設置する。 ☆聴覚障がい者が定員超過であることが確認できるよう、かご内操作盤付近の見やすい位置に過負荷の文字表示装置を設置する。 ☆表示画面の配色については、参考：色使いのガイドラインを参考とした色使い、色の組合せとし、色覚異常の利用者に留意する。
16 音声等	■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかご内に、かごの到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声で知らせる設備を設ける。 ☆到着階に何があるか（地上出口、改札口等）具体的に音声案内する。 ■スルー型エレベーターの場合は、開閉する側の戸を音声で知らせることとする。その際、視覚障がい者に留意した案内内容とする。
17 操作盤のボタン	■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターには、かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を有したのものとする。 ■操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作できるような押しボタン式とし、静電式タッチボタンは避ける。 ■音と光で視覚障がい者や聴覚障がい者にもボタンを押したことが分かるものとする。 ☆かご内に設ける操作盤は、視覚障がい者で点字が読めない人もボタンの識別ができるよう階の数字等を浮き出させること等により分かりやすいものとする。 ☆ボタンの文字は、周囲との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいこと等により弱視者（ロービジョン）の操作性に留意したものとする。
18 乗り場ボタン・操作盤・案内装置の設置位置	■かご内に設置する乗り場ボタン（制御装置）及び乗降口ビーに設置する操作盤（制御装置）は、車いす使用者が利用しやすい位置となる、床から 100cm 程度の高さに設けること。かご内は、手すりよりも上部の位置に設ける。 ■操作盤は、かご内の左右両面の側板（主操作盤と副操作盤）にそれぞれ設ける。 ■かご内に設ける操作盤のうち 1 以上は、呼びボタン付きのインターホン有する。 ☆操作盤の取付位置が片側の場合、かご内から見て右側に取り付ける。

19 乗り場ボタン・操作盤ボタン	<p>☆乗り場ボタン及び操作盤ボタンは、大きく、丸い形状のものを利用すること。ボタンを押した際に、押せたことが視覚障がい者や、聴覚障がい者が分かるよう、電飾と音で報せる構造にする。</p> <p>☆ボタンの文字は、周囲との色の明度、色相又は彩度の差が大きいこと等により弱視者（ロービジョン）の操作性に留意したものとする。</p> <p>☆操作ボタンを手や肘で操作できない利用者のために、足蹴り乗降ボタンや赤外線による非接触型ドアセンサー等を設置する。</p> <p>■乗り場ボタン・操作盤ボタンは、点字に加え、文字等の浮き彫り、音による案内、その他これらに類するものにより、視覚障がい者が円滑に操作できる構造とする。</p> <p>☆視覚障がい者にとっては、押しボタンの位置が分かりにくいことから、プラットホームから直接改札階に行き、行き先階の選択が不要な場合、乗り場で呼びボタンを押したあとは、かご内で行先階ボタンを押さなくても、自動で目的階へ移動できるような対応とする。</p>
20 案内装置	<p>■かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を誰もが見やすい位置に設ける。</p> <p>■かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設ける。</p> <p>■かご内に、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる装置を設ける。</p> <p>☆エレベーターの乗降ロビー及びかご内に、到着階の各空間の用途、利用案内等を表示する。</p> <p>☆2方向出入口エレベーターの場合、開閉する側の戸を音声案内で知らせる。</p>
21 車いす対応	<p>■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかご内及び乗降ロビーには、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設置する。</p> <p>■かご内に設置する操作盤は、かごの左右に設置する。設置高さは100cm程度とする。</p> <p>■乗降ロビーに設置される操作盤は、車いす使用者が操作しやすいように留意する。設置高さは100cm程度とする。</p> <p>☆ドアが開いた状態は最低4秒維持するものとし、車いす使用者対応の主・副操作盤の行き先ボタンを操作することにより、戸の開放時間が通常より長くなる（10秒以上）機能を設置する。</p>
22 点字	<p>■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターのかご内に設ける操作盤及び乗降ロビーに設ける操作盤のうち主の操作盤は、点字がはり付けられていること等により視覚障がい者が容易に操作できる構造とする。</p> <p>■かご内操作盤の各操作ボタン（階数、開、閉、非常呼出し、インターホン）には、縦配列の場合は左側に、横配列の場合は上側に点字表示を行う。点字による表示方法はJIS T0921にあわせたものとする。</p> <p>■点字表示は、かご内の立位で使用する乗り場ボタン、操作盤の各ボタン（階数、開閉、非常呼出し、インターホン）に設ける。</p> <p>■点字表示については、JIS T0921に基づく。</p> <p>■点字表示は、ボタンが縦配列の場合は左側に、横配列の場合は上側に行う。</p>
23 満員時の注意喚起	<p>☆過負荷（満員状態）のかごを知らせる表示灯及び自動放送装置を設ける。</p>
24 光電安全装置	<p>■かご及び昇降路の出入口に、利用者を感じし、戸の閉鎖を自動的に制止する装置を設ける。</p> <p>■高さは、車いすのフットサポート部分と身体部の両方の高さについて制御できるようにする。なお、機械式セーフティシューには、光電式、静電式又は超音波式等のいずれかの装置を併設することを基本とする。</p>
25 管制運転による異常時表示	<p>■地震、火災、停電時管制運転を備えたエレベーターを設置する場合には、音声及び文字で管制運転により停止した旨を知らせる装置を設ける。</p> <p>■かご内にエレベーター故障時や停電等の非常の場合に、音声による案内を行えるようにする。</p> <p>☆聴覚障がい者等に留意して、情報提供を行う電光掲示板や手話を表示できるモニター装置（内部の様子が分かるもの）等、管理者等とコミュニケーション可能な設備を設置する。</p>

26 乗降ロビーの広さ	<p>■新設等の場合には、乗降ロビー付近には、下り階段・下り段差を設けないことを基本とする。</p> <p>■既存施設であって乗降ロビー付近に下り階段・下り段差が存在する場合には、参考2-1-30（＜エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性＞）を参考として、その間には十分な広さの空間を設けることを基本とする。</p> <p>☆この場合、利用者の安全を確保する観点から、転落防止ポールの設置等の転落防止策を併せて講ずる。</p> <p>■乗降ロビーは、高低差がないものとし、その幅及び奥行きは、180cm以上とすることを基本とする。ただし、スペースの確保が困難な場合でも幅及び奥行きを150cm以上確保することとし、来場者が十分に待つことができ、かつ乗り降りするときに支障がないように、建物の規模、人の多さに留意して、広さを確保する。</p>
27 かごとホールの高低差	<p>■かごの床と乗降ロビーの床の段は小さくし、かつ、隙間は車いす（電動含む）のキャスターが落ちないように3cm以下とする。</p>
28 乗降ロビーの表示	<p>■障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等が優先利用できることを示す「優先マーク」を設置することを基本とする。</p>
29 乗降ロビーの音声	<p>■移動等円滑化された経路を構成するエレベーターの乗降ロビーには、到着するかごの昇降方向を音声で知らせる設備を設ける。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が2のみである場合は、この限りではない。</p>
30 案内情報	<p>■乗降ロビーに、到着するかごの昇降方向を知らせる装置を設ける。</p>
31 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>基本的事項等は、5-4-2（2）視覚障がい者誘導案内用設備を参照</p> <p>■視覚障がい者が乗り場ボタンの位置を認知しやすいよう、乗り場ボタンの手前には、点状ブロック等を敷設する。</p>

## 1. はじめに

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

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

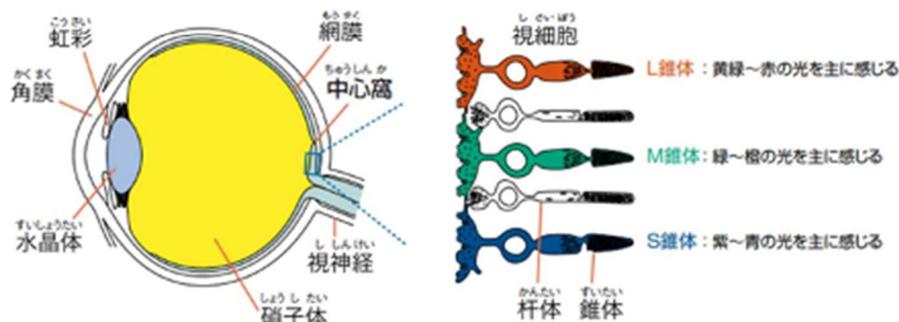
神奈川県では、ユニバーサルデザインの考え方に基づいたまちづくりを進めるため、平成20年12月に「神奈川県福祉の街づくり条例」を改正し「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」とするとともに、施行規則の整備基準を見直しました。その中で、より幅広い対象者が利用しやすいものとなるよう、公共的施設に設置する「標識」や「案内板」について、カラーバリアフリーに配慮したものとすることとしています。

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

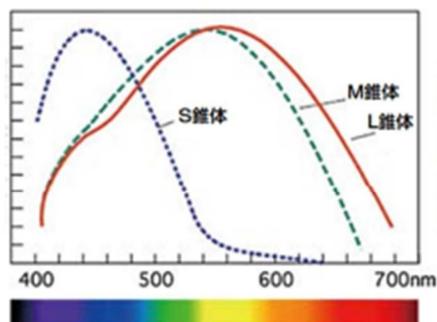
この冊子は、行政、施設管理者、設計施工者や一般の方など、情報を提供する立場の方々に広く、カラーバリアフリーの必要性・重要性を認識して実務にも活かして頂けるよう作成しています。この冊子を、より多くの人にとってわかりやすい色彩表現やサインの作成にご活用ください。

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

### (1) 原因



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



相対的な錐体の刺激値

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

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

紫外線 ← 可視光線 → 赤外線

## (2) 種別

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

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

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

### (3) 色覚の多様性という考え方

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

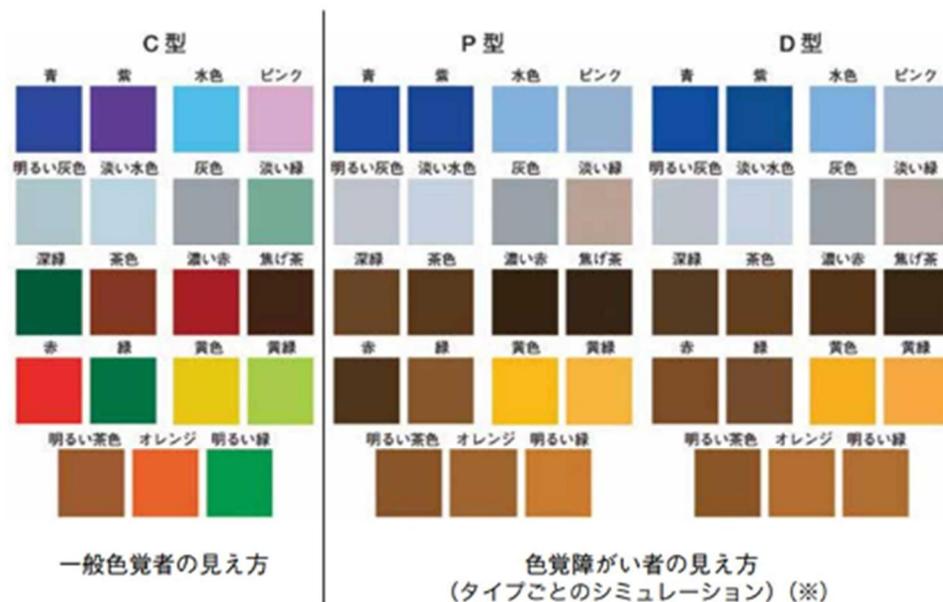
眼科学では「屈折異常」のように学問上の体系的な呼び方があり、色覚異常という言葉を使わざるをえませんが、遺伝学の分野では日本遺伝学会が平成29年9月発刊の「遺伝単～遺伝学用語集 対訳付き～」で用語の改訂を提案しています。

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

「遺伝単～遺伝学用語集 対訳付き～」についてはこちらを参照下さい。

[http://www.nts-book.co.jp/item/detail/summary/bio/20170929\\_182.html](http://www.nts-book.co.jp/item/detail/summary/bio/20170929_182.html)

色覚のタイプによる見分けにくい色の組み合わせ例



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

※シミュレーションは色覚障がい者の見え方そのものを再現しているわけではありません。詳細は18ページ「ご注意1」を参照下さい。

出典：「カラーバリアフリー 色使いのガイドラインサインマニュアル Ver.2～より伝わりやすい情報に関するカラーバリアフリーを目指して～」、2018年6月、神奈川県

## 参考 2-1-30 エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性

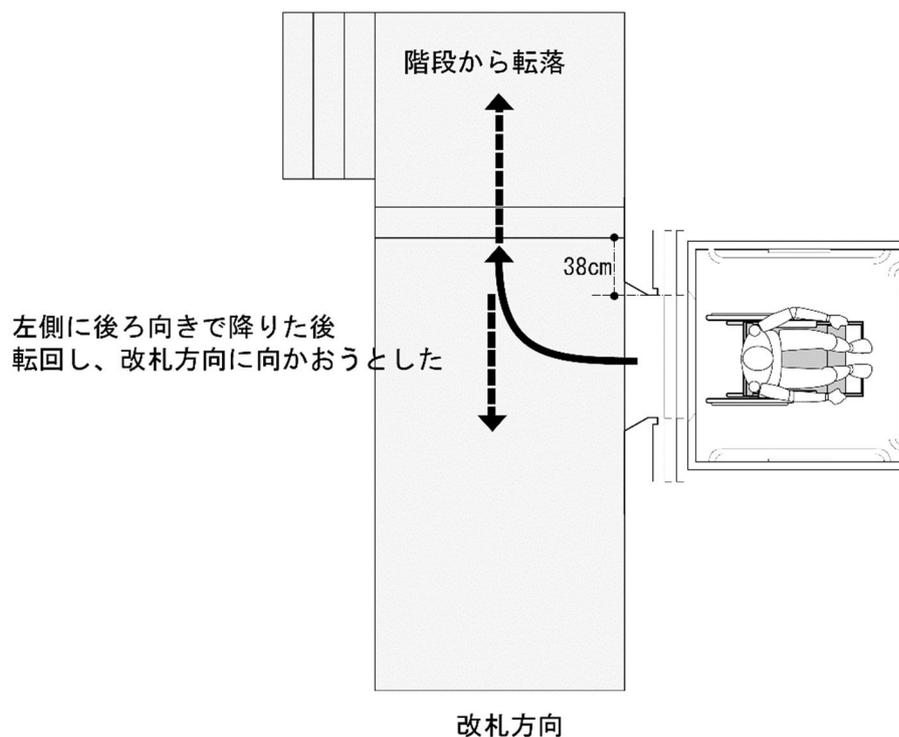
### ○エレベーターロビー付近に下り段差等が近接する等の危険な状況をつくりださないこと

- ・車椅子使用者は、かご内で転回できない場合には、前進で乗り込み、後退して降りることとなるため、エレベーターを降りた後のロビー空間において車椅子使用者が転回できる空間を確保することが重要である。このため、本整備ガイドラインにおいては、ロビー空間の広さについて、標準的な整備内容として車椅子使用者が転回できるよう 150cm 以上×150cm 以上の空間を確保すること、望ましい整備内容として電動車椅子使用者が転回できるよう 180cm 以上×180cm 以上の空間を確保することを示している。
- ・しかし、実際の利用状況を鑑みると、電動車椅子使用者がエレベーターを出入口の左右に避けながら降りることも想定され、出入口の正面方向のみでなく、出入口の左右方向にも十分な広さの空間を確保する必要がある。
- ・このような電動車椅子使用者等の利用状況を考慮すると、出入口左右方向に下り段差や下り階段、下りスロープが設置されている場合、電動車椅子使用者等が転倒、転落するおそれがある。同様に、肢体不自由者、高齢者、視覚障害者等をはじめ高齢者、障害者等にとっても、エレベーター出入口付近に下り段差や下り階段、下りスロープが近接することは危険であることに十分留意する必要がある。

### < X 駅での事故事例 >

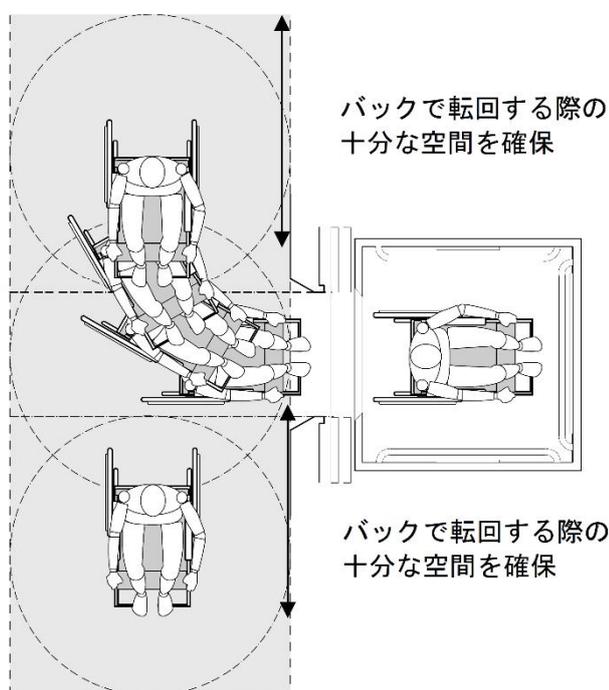
- ・X 駅において、電動車椅子使用者がエレベーターに近接する下り階段（2 段）から転落し、死亡する事故が発生した。
- ・事故現場はエレベーターロビー出入口と下り階段が隣接（出入口端から階段まで 38cm）しており、電動車椅子使用者は、エレベーター前の通路で方向転換する際に当該階段より転落した。
- ・エレベーターかご内・出入口幅の寸法はならびにロビー広さは旧移動等円滑化基準に適合しており、かつ、旧整備ガイドラインに記載された内容を満たしていた。

### 【事故発生時の状況】



### <新設・大規模改良時の配慮事項>

- ①電動車椅子が後向きでエレベーターを降りた後、左右に避け、さらに転回できる範囲を確保するため、出入口左右端からそれぞれ十分な広さの範囲（左右端からそれぞれ電動車椅子が転回できる空間の確保を考慮すると180cm程度）には、下り階段・段を設けない。
- ②正面で転回することも考慮し、正面方向にも十分な広さ（電動車椅子の転回を考慮すると180cm程度）の範囲には下り階段・段を設けない。  
※①②において、構造上の問題などにより段・階段を設ける場合には、転落防止ポール等により対応する。
- ③電動車椅子使用者がかご内で転回し前進により降りることができる大型のエレベーター（18人乗り以上等）を設置することや、かご内部で転回することなく利用できるスルー型エレベーターを設置することも有効である。



### <既存施設等において危険な状況が生じている場合の対応方策>

- ①上記空間内（出入口左右端から電動車椅子が転回できる十分な空間）に下り階段・下り段がある場合、転落防止策として、転落防止柵等を設ける。
- ②ただし、階段において転落防止柵を設けることにより、本整備ガイドラインで定める階段幅120cmや建築基準法で定める階段幅を確保できない場合など構造上転落防止柵を設置できない場合には、当該エレベーターを利用するために必要な各階乗り口位置及びかご内の車椅子使用者に配慮した操作盤近くにおいて注意喚起の掲示を行う（降りた後に下り階段・下り段が近接する位置とともに安全に降りるために転回すべき方向を示す）。
- ③なお、旅客施設のエレベーターロビーには、様々な構造が想定されるため、①及び②以外の転落防止策の実施にあたっては、必要に応じて電動車椅子使用者の意見を聞き検討する。

出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン、旅客施設編（2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

(8) エスカレーター

1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等による利用を想定すると、乗降ステップの水平区間や速度などに留意する必要がある。高齢者、障がい者等は下り階段を不安に感じる場合があり、上り専用とともに下り専用エスカレーターを設置することが望ましい。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(移動等円滑化された経路)	
<p>第四条</p> <p>9 移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、第七号及び第八号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうちのみが適合していれば足りるものとする。</p> <p>一 上り専用のもので下り専用のものでそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合については、この限りでない。</p> <p>二 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。</p> <p>三 昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にあること。</p> <p>四 踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものであること。</p> <p>五 くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものであること。</p> <p>六 エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否が示されていること。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターについては、この限りでない。</p> <p>七 幅は、八十センチメートル以上であること。</p> <p>八 踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。</p>	
(エスカレーター)	
<p>第七条 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。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 方向	<p>■移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターには、上り専用と下り専用をそれぞれ設ける。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合については、この限りではない。</p> <p>■上り下りのエスカレーターが並んで配置される場合は、向かって左側を進入方向に統一することを基本とする。ただし、これにより歩行者動線が錯綜し、円滑な移動が確保できない可能性がある場合はこの限りではない。</p>
2 幅	<p>☆幅は 1000 型（踏み段の内法有効幅 100cm 程度）とする。</p> <p>■移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターの踏み段幅は 80cm 以上とする。ただし、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち 1 のみが適合していれば足りるものとする。</p> <p>■移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターは、踏み段の面を車いす使用者が円滑に昇降できるように必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。ただし、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち 1 のみが適合していれば足りるものとする。</p>
3 踏み段及びくし板表面の仕上げ	<p>■移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターの踏み段及びくし板の表面は滑りにくい仕上げとする。</p>
4 踏み段境界の識別	<p>■踏み段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。</p> <p>☆踏み段の端部だけでなく、四方に縁取り（例えば、踏み段段鼻は緑色、両端部は黄色にする等）を行う等により、踏み段相互の識別をしやすいようにする。</p>

5	踏み段の水平部分	■移動円滑化された移動経路において、踏み段の水平部分は踏み段3枚程度とする。
6	くし板の識別	■くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより、くし板と踏み段等との境界を容易に識別できるものとする。 ■移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターは、くし板の端部と踏み段の色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）を大きくすること等により、くし板と踏み段との境界を容易に識別できるようにする。
7	定常段差に達するまでの踏み段の数	☆定常段差に達するまでは、緩やかに角度変化するようにする。 ☆定常段差に達するまでの踏み段は5枚程度とする。
8	昇降口水平部	■移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターの昇降口の踏み段の水平部分は踏み段3枚以上とする。
9	移動手すりの構造	☆移動手すりは、乗降口の踏み段の昇降開始部分から水平部分で120cm以上の長さとする。 ☆移動手すりの折り返し端は、乗り口では踏み段手前くし部分から70cm程度、降り口では踏み段後方くし部分から70cm程度の移動手すりをとる。 ☆移動手すりと固定手すりの間に身体が挟まらないよう留意する。
10	固定手すりの設置	☆エスカレーターの乗降口には、100cm以上の固定手すりを設ける。 ■乗降口には、旅客の動線の交錯を防止するため、高さ80～85cm程度の固定柵又は固定手すりを設置することを基本とする。
11	速度	☆1以上のエスカレーターは30m/分以下で運転可能なものとする。
12	照明設備	☆乗降口の足元の照度が十分に確保出来ない場合には、足元用の照明設備を設置する。
13	表示	■移動等円滑化された経路を構成するエスカレーターにおいて、上り専用又は下り専用のエスカレーターの場合、上端及び下端に近接する通路の床面又は乗り口付近の分かりやすい位置（ゲートポスト等）等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示す。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターについては、この限りではない。 ☆上り又は下り専用でないエスカレーターについて、当該エスカレーターへの進入の可否を表示する。 ■エスカレーターへの進入可否表示の配色については、参考：色使いのガイドラインを参考とした色使い、色の組合せとし、色覚異常の利用者に留意する。 ☆エスカレーターのベルトに、しるしを付けることにより、進行方向が分かるようにする。
14	表示・サイン	☆エスカレーター付近に、エスカレーターがあることを表示するサインを設ける。 ☆はさまれ事故や転倒事故を防止するため、注意喚起用の表示・サインを設ける。
15	音声案内	■進入可能なエスカレーターの乗り口端部において、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を知らせる音声案内装置を設置する。 ■音声案内装置の設置に当たっては、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、利用者の動線に向かって設置することを基本とする。（設置の考え方、具体的な音声案内例は「5-4-2（2）視覚障がい者誘導案内用設備」を参照）
16	点状ブロック	☆警告を標示する点状ブロックは、昇降口のランディングプレートの手前30cm程度の位置、及び固定手すりの内側に敷設する。
17	非常停止ボタン	☆乗降口の近くの壁面又は柱面等に非常停止ボタンを設ける。
18	逆進入防止センサー	☆停止中に作動する逆進入防止センサーを設置する。
19	利用状況確認用の	☆エスカレーターの利用状況が確認できるテレビカメラを設置する。

テレビカメラ	
20 視覚障がい者誘導用ブロック	5-4-2 (2) 視覚障がい者誘導案内用設備を参照

(9) 改札口

1) 基本的な考え方

改札口については、利用客数を踏まえ、十分な人的対応が行えるよう留意する。車いす使用者が、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がい者、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、視覚障がい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留意し、その位置を知らせる音響案内を設置する。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(改札口)	
第十九条 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)	
第二十二条 前節の規定は、軌道停留所について準用する。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 拡幅改札口	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆車いす使用者の動作の余裕を見込み、有効幅 90cm 以上の拡幅改札口を 1 箇所以上設置する。</li> <li>■有効幅 80cm 以上の拡幅改札口を 1 箇所以上設置する。</li> <li>☆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 箇所以上を拡幅改札口とする。</li> <li>☆入出場双方向から利用する拡幅改札口の場合は、その内外に車いす使用者同士がすれ違うことができるスペースを設ける。</li> <li>☆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。その際、当該改札口は、車いす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。</li> <li>☆拡幅改札口については 2 箇所以上を設置する。</li> </ul>
2 有人改札口における視覚障がい者の誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>■視覚障がい者誘導用ブロックは、有人改札口を經由して敷設することを基本とする。</li> </ul>
3 有人改札口における聴覚障がい者の誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>■手話での対応やメモなどの筆談用具を備え、聴覚障がい者とのコミュニケーションに留意することを基本とする。</li> <li>■この場合、当該筆談用具を備えている旨を表示し、聴覚障がい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留意する。</li> <li>■筆談用具がある旨の表示については、駅係員及び聴覚障がい者から見やすく、かつ聴覚障がい者から手の届く位置に表示する。</li> </ul>
4 有人改札口におけるコ	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆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がい者等に留意し、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</li> </ul>

コミュニケーション支援ボード	ニケーション支援ボードを備える。
5 有人改札口における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、車いす使用者等との対話に留意して高さ 75cm 程度とする。 ☆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。
6 有人改札口の戸	■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 以上とすることを基本とする。 ☆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いす使用者同士がすれ違うことができるスペースを設ける。
7 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：色使いのガイドラインを参考とした色使い、色の組合せとし、色覚異常の人の利用に留意する。
8 音響案内	5-4-2 (2) 視覚障がい者誘導案内用設備 (■音声・音響案内) を参照
9 コミュニケーション	■無人駅・無人改札口においては、視覚障がい者、聴覚障がい者等からの問い合わせに対応できるよう措置を講ずることを基本とする。
10 視覚障がい者誘導用ブロック	5-4-2 (2) 視覚障がい者誘導案内用設備を参照

## (10) プラットホーム

### 1) 基本的な考え方

プラットホームの床の表面は滑りにくい仕上げとする。プラットホーム端部であることが分かるざらつきのある床材は、漏れても滑りにくい仕上げとし、その材料を選択する際は、高齢者、障がい者等に留意して、ホーム縁端のホーム縁端警告ブロック等との対比効果が発揮できるものとする。

発着する全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、点状ブロックその他の視覚障がい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も、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障がい者の転落を防止するための設備を設ける。

また、視覚障がい者誘導用ブロックを設置する際には、ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げに留意する必要がある。

ホーム縁端を警告する点状ブロックには、ホームの内方を表示する線状突起を 1 本追加する。

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。特に、鉄道事業者は、ホームドア設置又は車両の入替を実施する際には、旅客の安全及び車両運行上の安全が確保されることを前提に、段差縮小に積極的に努めるものとする。スロープ板等の設備を使用しなくても、車いす使用者が単独で乗降できるよう措置を講ずることが望ましい。

車いす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スロープ板等の設備を速やかに使用できる場所に配備する。

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ごと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。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(プラットホーム)	
<p>第二十条 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>十 照明設備が設けられていること。</p> <p>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。</p>	
(車いす使用者用乗降口の案内)	
<p>第二十一条 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。</p>	
(準用)	
<p>第二十二条 前節の規定は、軌道停留場について準用する。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 床の表面	■滑りにくい仕上げとする。
2 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。
3 転落防止柵	<p>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。</p> <p>■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、この限りではない。</p> <p>■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ことを基本とする。</p> <p>■併せて、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。</p> <p>■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ことを</p>

	<p>基本とする。</p> <p>■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、車いす利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ことを基本とする。</p>
4 転落防止措置	<p>■発着する全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のほかの視覚障がい者の転落を防止するための設備）を設ける。</p> <p>■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がい者の転落を防止するための設備を設ける。</p> <p>■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。</p>
5 転落防止措置ホームドア・可動式ホーム柵	<p>■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。</p> <p>■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ことを基本とする。</p> <p>■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 cm 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 cm 以下とすることを基本とする。</p> <p>■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 T9251）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ことを基本とする。</p> <p>■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留意して敷設する。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で、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。</p> <p>■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、プラットホームの有効幅員が確保できず、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ことを基本とする。</p> <p>■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は音声等による注意喚起を行うことを基本とする。</p> <p>■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、表示・サインの設置、又は、固定部と可動部の色を変えるなど、弱視者（ロービジョン）等が乗降位置を容易に視認できるように色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）に留意することを基本とする。</p> <p>■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。</p>
6 固定式ホーム柵	<p>■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。</p> <p>■併せて、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 cm 以下とすることを基本とする。</p>
7 プラット	<p>■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</p>

ホーム上の点状ブロック	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。
8 内方線付き点状ブロックの使用場所	<p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■プラットホームの内側であることを認識できるように、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。</p> <p>■発着する全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。</p> <p>■プラットホーム上の柱などの構造物と干渉しないよう留意して敷設する。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をとする。ただし、内方線付き点状ブロックと構造物との間に隙間を設けずに敷設する。</p> <p>☆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、視覚障がい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。</p> <p>■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、プラットホームの有効幅員が確保できず、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ことを基本とする。</p>
9 転落時の安全確保措置	<p>■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ことを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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又はプラットホームに上がるためのステップを設置する。</li> </ul>
10 乗降位置表示	<p>■プラットホーム床面等において、車いす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、この限りではない。</p> <p>☆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。</p> <p>☆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。</p> <p>☆乗降位置表示は、視覚障がい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。</p> <p>■車いす使用者が単独で乗降しやすい乗降口がある場合、車いす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ことを基本とする。</p> <p>☆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。</p> <p>■プラットホームのエレベーター等の車いす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。</p> <p>■改札口等に、路線の駅ごと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。</p> <p>☆Web サイトやアプリ等により、駅ごとにおける単独乗降しやすい乗降口に関する情報を表示し、乗車駅と降車駅を容易に比較できるよう考慮する。併せて、音声操作に対応すること。</p> <p>■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</p>

	<p>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。</p> <p>☆表示する位置については、ホームドアは、可動部のドア側面又は固定部の側面（140～160cm程度の高さ）、可動式ホーム柵は、固定部の上面（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。各車両の乗降口の戸又はその付近には、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）により表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合はこの限りではない。</p> <p>☆ホームドア、可動式ホーム柵には、視覚障がい者用の点字の設置において、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。</p>
11 連絡装置	<p>☆駅係員と連絡ができるよう、プラットホーム上の分かりやすい位置（案内サインの掲出位置等）に文字チャットなどでも連絡がとれるインターホンを設置する。この場合、その設置位置の上部などにおいて分かりやすい案内表示を行う。</p>
12 車両とプラットホームの段差及び隙間の縮小	<p>■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。</p> <p>■車いす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。</p> <p>■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、視覚障がい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。</p> <p>■ホームの新築工事において、コンクリート軌道（スラブ軌道等）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（建築限界を支障して隙間を縮小しないと転落事故防止を図ることができない場合等の設置）、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れる）の乗降口において、渡り板等の設備を使用しなくても車いす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を基本とする。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いす使用者の単独乗降が実現するように可能な限り段差・隙間を縮小することを基本とする。（※）</p> <p>☆コンクリート軌道（スラブ軌道等）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）の乗降口において、渡り板等の設備を使用しなくても車いす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。（※）</p> <p>☆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）の乗降口において、渡り板等の設備を使用しなくても車いす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・隙間を縮小する。（※）</p> <p>（※）「設備を使用しなくても車いす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、車いす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。</p> <p>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合せは段差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、車いす使用者による段差・隙間の実証試験において、全ての被験者（23</p>

	<p>名)が乗降可能であった組合せが段差 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、より多くの車いす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。</p> <p>車いす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。</p> <p>☆車いす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。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、車いす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する。</p> <p>■渡り板は、速やかに使用できる場所に配備することを基本とする。</p> <p>■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、車いす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。</p> <p>■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留意することを基本とする。</p> <p>■渡り板の使用においては、ホームの形状に留意し、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、渡り板の長さとはホームの幅に十分注意することを基本とする。</p> <p>■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ことを基本とする。</p> <p>☆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。</p>
13 隙間の警告	<p>■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。</p>
14 列車接近の警告・案内	<p>■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、この限りではない。</p> <p>■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ことを基本とする。</p> <p>■文字や光による情報で、列車の接近を警告することを基本とする。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p> <p>■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。</p>
15 プラットホーム上のベンチ等	<p>■高齢者、障がい者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、知的障がい者、精神障がい者及び発達障がい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留意し、旅客の乗降・移動を妨げないよう留意しつつプラットホーム上にベンチ等を設けることを基本とする。</p> <p>☆休憩用のベンチには背もたれとひじ掛けを付ける。</p>
16 待合室	<p>☆プラットホーム上に待合室を設ける場合には、車いす使用者、ベビーカー使用者等の利用に留意し、130cm 以上×75cm 以上のスペースを設けること。</p>
17 プラットホーム上の設置物	<p>■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ことを基本とする。</p> <p>☆売店、ベンチ、ゴミ箱等を設置する場合は、車いす使用者や視覚障がい者、一般利用者等の通行の支障にならないようにする。</p> <p>☆弱視者（ロービジョン）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）に留意した色とする。</p>
18 プラットホーム上の柱の識	<p>■弱視者（ロービジョン）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）を確保することを基本とする。</p>

別	
19 照明設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■プラットフォームには照明設備を設ける。</li> <li>■プラットフォームの両端部まで、高齢者や弱視者（ロービジョン）等の円滑な乗降のため、採光や照度に留意して照明設備を設置することを基本とする。</li> </ul>
20 駅名標示	<ul style="list-style-type: none"> <li>■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ことを基本とする。</li> <li>■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留意することを基本とする。</li> </ul>
21 停車駅案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆コンコースからプラットフォームに至る箇所等に、方面ごとに列車の種別、行き先、発車時刻等が分かるよう案内表示をする。</li> <li>☆列車の種別ごとの停車駅が分かるよう案内表示をする。</li> <li>☆列車到着時に降車した駅が旅客に分かるよう、駅名の音声案内を行う。</li> </ul>
22 階段の音響案内	5-4-2（2）視覚障がい者誘導案内用設備（■音声・音響案内）を参照
23 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。

## 5.4.2 誘導案内設備

### (1) 視覚表示設備

#### 1) 基本的な考え方

一般に、視力の低下は40～50歳ぐらいからはじまり、60歳を超えると急激に低下する、車いす使用者の視点は一般歩行者より40cmほど低い、聴覚障がい者は耳から聞く情報は得られないことが多い、日本語のわからない訪日外国人が多いなど、様々な利用者が情報コミュニケーションの制約を抱えている。

また、視覚障がい者にとっては輝度コントラストを確保することは重要となる。

移動等円滑化をめざす視覚表示設備の整備においては、設備本来の機能を十分に発揮できるようにすることが必要であると同時に、様々な情報コミュニケーションの制約を抱える利用者も、共通の設備から情報を得られるように工夫する考え方が必要である。

サインはコミュニケーション・メディアの一種なので、情報・様式・空間上の位置という三つの属性を持つ。視覚表示設備は、見やすさとわかりやすさを確保するために、情報内容、表現様式（表示方法とデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など）の三要素を考慮することが不可欠である。

さらにサインの情報内容や表現様式、掲出位置を、体系的なシステムとして整備し、また可変式情報表示装置を、状況により変化するニーズに合った情報をタイムリーに表示する方式として整備することが、移動しながら情報を得たい利用者にわかりやすく情報を伝達する基本条件になる。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(運行情報提供設備)	
第十条 車両等の運行（運航を含む。）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。	
(標識)	
第十一条 エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備（「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Z八二一〇に適合するものでなければならない。	
(移動等円滑化のための主要な設備の配置等の案内)	
第十二条 公共用通路に直接通ずる出入口（鉄道駅及び軌道停留場にあつては、当該出入口又は改札口。次項において同じ。）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つては、同項前段に規定するほかの施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を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。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
(サインシステムにおける基本的事項)	
1 サインの種類	<p>■サインは、誘導・位置・案内・規制の4種のサイン類を動線に沿って適所に配置して、移動する利用者への情報提供を行うことを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・誘導サイン類：施設等の方向を指示するのに必要なサイン</li> <li>・位置サイン類：施設等の位置を告知するのに必要なサイン</li> <li>・案内サイン類：乗降条件や位置関係等を案内するのに必要なサイン</li> <li>・規制サイン類：利用者の行動を規制するのに必要なサイン</li> </ul>
2 表示方法	<p>■出入口名、改札口名、行先、旅客施設名など主要な用語には、英語を併記する。 ☆地域ごとの来訪者事情により、日本語、英語以外の言語を併記する。</p> <p>■英語を併記する場合、英訳できない固有名詞にはヘボン式ローマ字つづりを使用する。 ☆固有名詞のみによる英文表示には、ローマ字つづりの後に～Bridge や～River など、意味が伝わる英語を補足する。</p> <p>☆書体は、視認性の優れた角ゴシック体とする。</p> <p>■文字の大きさは、視力の低下した高齢者等に留意して視距離に応じた大きさを選択する。</p>

	<p>■掲示位置については、弱視者（ロービジョン）等に留意して、可能な限り、接近できる位置、視点の高さに配置する。</p> <p>■安全色に関する色彩は、別表 2-2-1 に示す JIS Z9103 による。出口に関する表示は、別表 2-2-1 に示す JIS Z9103 により黄色とすることを基本とする。</p> <p>■高齢者に多い白内障に留意して、青と黒、黄と白の色彩組合せは用いない。</p> <p>■サインの図色と地色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）を大きくすること等により容易に識別できるものとする。</p> <p>■色覚異常の利用者に留意し、参考：色使いのガイドラインを参考とし見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）を確保した表示とすることを基本とする。</p> <p>留意すべき色の選択例：  ・濃い赤を用いず朱色やオレンジに近い赤を用いる。朱色を用いる場合、弱視者（ロービジョン）は認識に支障が生じる。赤を用いる場合はほかの色との境目に細い白線を入れると表示が目立ちやすくなる。</p> <p>見分けにくい色の組合せ例：  ・「赤と黒」、「赤と緑」、「緑と茶色」、「黄緑と黄色」、「紫と青」、「赤と茶色」、「水色とピンク」の見分けが困難</p> <p>また、路線、車両種別等を色により表示する場合には、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法にも留意する。</p> <p>☆サインは、必要な輝度が得られる器具とすること。さらに、近くから視認するサインは、まぶしさを感じにくい器具とする。</p> <p>■エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備（以下「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は公共用通路に直接通ずる出入口の付近に設けられる、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示したサイン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サイン（ピクトグラム）を設けなければならない。また、そのサイン（ピクトグラム）は JIS Z8210 に適合するものとする。</p> <p>■公共用通路に直接通ずる出入口（鉄道駅及び軌道停留場にあつては、当該出入口又は改札口。以下同じ。）の付近には、移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示したサイン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、この限りではない。</p> <p>■移動等円滑化のための主要な設備の配置を表示したサインその他の設備について、誘導サイン等ほかの設備の整備状況を踏まえ、必要な場合には乗降場又はその付近にも整備することを基本とする。</p> <p>☆外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう留意すること。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくくならないように留意する。</p> <p>■番線表示や設備の存在を示すためのサインは遠方からでも確認できる大きさのものとする。</p> <p>■視野欠損の弱視者（ロービジョン）などは壁に掲示されたサインなどは近づいて読む場合があり、極端に大きな文字等の場合には一部だけしか見えないことがあるため接近して読む可能性のあるサインの設置では文字等の大きさに留意することを基本とする。</p> <p>☆移動等円滑化された経路等（乗り継ぎ経路含む）を高齢者、障がい者等が円滑に移動できるよう、表示・サイン等により誘導する。</p>
3 乗継ぎ経路等誘導時の留意	<p>■エレベーターの設置されている出入口の位置が遠方からでも把握できるように大きなピクトグラム等で表示することを基本とする。</p> <p>■他事業者・他交通モード間の乗継ぎ経路への誘導に当たっては、エレベーターを利用した経路もわかりやすく表示することを基本とする。</p> <p>☆隣接する他社線、公共空間とは連続的に案内サインが繰り返し配置されること。この場合、サイン計画に当たっては、施設設置管理者間で協議調整の上、表示する情報内容を統一し、案内サインがとぎれないよう留意すること。また、関係者が多岐にわたる等の場合においては、協議会等を設置して検討する。</p>

(誘導サイン・位置サイン)	
4 表示する 情報内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>■誘導サイン類に表示する情報内容は、別表 2-2-3 のうち必要なものとするを基本とする。</li> <li>■誘導サイン類に表示する情報内容が多い場合、経路を構成する主要な空間部位と、移動等円滑化のための主要な設備にかかるものを優先的に表示することを基本とする。</li> <li>■位置サイン類に表示する情報内容は、別表 2-2-4 のうち移動等円滑化のための主要な設備のほか必要なものとするを基本とする。</li> <li>■位置サイン類に表示する情報内容が多い場合、移動等円滑化のための主要な設備のほか経路を構成する主要な空間部位を優先的に表示することを基本とする。</li> </ul>
5 表示面と 器具のデ ザイン	☆誘導サイン類及び位置サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとする。
6 表示面の 向きと掲 出高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■誘導サイン類及び位置サイン類の表示面は、動線と対面する向きに掲出することを基本とする。</li> <li>■誘導サイン類及び位置サイン類の掲出高さは、視認位置からの見上げ角度が小さく、かつ視点の低い車いす使用者でも混雑時に前方の歩行者に遮られにくい高さとする。</li> <li>■誘導サイン類及び位置サイン類の掲出に当たっては、照明の映り込みがないように留意する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう留意することを基本とする。</li> </ul> <p>☆動線と対面する向きのサイン 2 台を間近に掲出する場合、手前のサインで奥のサインを遮らないように、2 台を十分離して設置する。</p>
7 配置位置 と配置間 隔	<ul style="list-style-type: none"> <li>■経路を明示する主要な誘導サインは、出入口と乗降場間の随所に掲出するサインシステム全体のなかで、必要な情報が連続的に得られるように配置することを基本とする。</li> <li>■個別の誘導サインは、出入口と乗降場間の動線の分岐点、階段の上り口、階段の下り口及び動線の曲がり角に配置することを基本とする。</li> </ul> <p>☆長い通路等では、動線に分岐がない場合であっても、誘導サインは繰り返し配置する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■個別の位置サインは、位置を告知しようとする施設の間近に配置することを基本とする。</li> </ul>
(案内サイン)	
8 表示する 情報内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>■構内案内図に表示する情報内容は、別表 2-2-5 のうち移動等円滑化のための主要な設備とすることを基本とする。</li> <li>■構内案内図には移動等円滑化された経路を明示する。</li> <li>■旅客施設周辺案内図を設ける場合、表示する情報内容は、別表 2-2-6 のうち必要なものとするを基本とする。</li> </ul> <p>☆ネットワーク運行・運航のある交通機関においては、改札口等に路線網図を掲出する。</p>
9 表示面と 器具のデ ザイン	<p>☆案内サイン類はシンプルなデザインとし、サイン種類ごとに統一的なデザインとする。</p> <p>☆構内案内図や、表示範囲が徒歩圏程度の旅客施設周辺案内図の向きは、掲出する空間上の左右方向と、図上の左右方向を合わせて表示する。</p>
10 表示面の 向きと掲 出高さ	<p>☆案内サイン類の表示面は、利用者の円滑な移動を妨げないよう留意しつつ、動線と対面する向きに掲出する。</p> <p>☆空間上の制約から動線と平行な向きに掲出する場合は、延長方向から視認できる箇所に、その位置に案内サイン類があることを示す位置サインを掲出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■構内案内図、旅客施設周辺案内図、時刻表などの掲出高さは、歩行者及び車いす使用者が共通して見やすい高さとするを基本とする。</li> <li>■運賃表を券売機上部に掲出する場合においても、その掲出高さは、券売機前に並ぶ利用者に遮られないように留意しつつ、車いす使用者の見上げ角度が小さくなるように、極力低い高さとする。この場合、照明の映り込みが起きないように留意する</li> </ul>

	<p>ことを基本とする。</p> <p>■券売機上部に掲出する運賃表の幅は、利用者が券売機の近くから斜め横向きでも判読できる範囲内とすることを基本とする。</p> <p>■案内サインの掲出に当たっては、照明の映り込みがないように留意する。また、外光、照明の配置により見にくくならないよう留意することを基本とする。</p>
11 配置位置と配置間隔	<p>■構内案内図は、出入口付近や改札口付近からそれぞれ視認できる、利用者の円滑な移動を妨げない位置に配置することを基本とする。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りではない。</p> <p>☆乗り換え経路又は乗り換え口を表示する構内案内図は、当該経路がほかの経路と分岐する位置にも配置する。</p> <p>☆旅客施設周辺案内図を設ける場合、改札口など出入口に向かう動線が分岐する箇所に設置する。</p> <p>☆大規模な旅客施設では、構内案内図などを繰り返し配置する。</p> <p>☆地下駅等における移動等円滑化された経路上ではない各出入口において、エレベーターが設置されている出入口までを示す位置案内図等を設置し、移動等円滑化された経路への誘導経路を示す。</p>
12 その他	<p>☆移動距離が長い場合、目的地までの距離を併記する。</p>
(可変式情報表示装置)	
13 可変式情報表示装置	<p>可変式情報表示装置とは、LED などを用いた電子式やフラップなどを用いた機械式の表示方式を用いて、視覚情報を可変的に表示する装置のことをいう。</p> <p>■車両等の運行（運航を含む。）に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）を文字等により表示するための設備を備えなければならない。</p>
14 表示する情報内容	<p>■平常時に表示する情報内容は、発車番線、発車時刻、車両種別、行先など、車両等の運行（運航を含む。）に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）とする。</p> <p>■車両等の運行（運航を含む。）の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することを基本とする。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。</p> <p>☆ネットワークを形成するほかの交通事業者の運行（運航を含む。）に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。）も、提供する。</p> <p>■簡潔かつ分かりやすい文章表現とする。また、必要に応じて図やイラストを用いて情報を提供することを基本とする。</p> <p>☆運休（欠航を含む。）・遅延の別や運行（運航を含む。）障害発生の原因等の情報を、運休（欠航を含む。）が発生した場合、事故等の要因により遅延が発生した場合に提供する。</p> <p>☆異常情報を表示する場合は、フリッカーランプを装置に取り付けるなど、異常情報表示中である旨を継続的に示す。</p>
15 表示方法	<p>☆表示方式は、文字等が均等な明るさに鮮明に見える輝度を確保し、図と地の色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）を大きくすること、文字を大きくすること等により容易に識別できるものとする。</p> <p>■色覚異常の利用者に留意し、参考：色使いのガイドラインを参考とし見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）を確保した表示とするとともに、必要に応じて文字や記号等を付加して情報を提供することを基本とする。</p> <p>☆外光、照明の逆光や光の反射により、見にくくならないよう留意すること。また、サインの背景に照明や看板等が位置すること等により、見にくくならないよう留意する。</p>
16 案内放送による提	<p>■上述の情報内容は、併せてアナウンスにて、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返す等して放送することを基本とする。</p>

供	
17 配置位置	<p>■車両等の運行（運航を含む。）用の可変式情報表示装置は、視覚情報への依存度の大きい聴覚障がい者を含む多くの利用者が、運行（運航を含む。）により乗降場が頻繁に変動する場合に各乗降場へ分流する位置のほか、改札口付近や乗降場、待合室など、視覚情報を得て行動を判断するのに適当な位置に配置することを基本とする。</p> <p>☆可変式情報表示装置の掲出高さは、誘導サインや位置サイン類と統一すること。</p>
18 その他	<p>☆デジタルサイネージを設置する場合、発色による点字ブロックの視認性の悪化が懸念される。また、明度によっては過剰な刺激にもなりえることから検討が必要である。</p>

別表 2-2-1 : JIS Z9103 附属書 JB (参考) 安全色及び対比色の意味, 並びに使用箇所及び使用例

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

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

安全などの案内用図記号に用いる基本形状、色及び使い方



出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン、旅客施設編（2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

別表 2-2-3：誘導サイン類に表示する情報内容

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

出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン、旅客施設編（2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

別表 2-2-4：位置サイン類に表示する情報内容

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

出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン、旅客施設編（2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

別表 2-2-5 : 構内案内図に表示する情報内容

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

※：個別機能を備えた便房や複数の機能を備えた便房等のあるトイレを示す。

出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン、旅客施設編（2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

別表 2-2-6 : 旅客施設周辺案内図に表示する情報内容

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

出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン、旅客施設編（2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

## (2) 視覚障がい者誘導案内用設備

### 1) 基本的な考え方

視覚障がい者誘導用ブロックは、現時点では視覚障がい者の誘導に最も有効な手段であり、旅客施設の平面計画等を考慮し、歩行しやすいよう敷設することが有効である。敷設に当たっては、あらかじめ誘導動線を設定するとともに、誘導すべき箇所を明確化し、利用者動線が遠回りにならないよう留意する必要がある。また、視覚障がい者誘導用ブロックを感知しやすいよう、周囲の床材の仕上げにも留意する必要がある。

併せて、使用する材料によっては足の不自由な方がつまずいたり、白杖が突っかかりたりする恐れがあることから、材料に留意する必要がある。

#### <鉄軌道駅の改札口>

改札口は、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もあるため、その位置を音響案内で知らせることが重要である。加えて、複数事業者が乗り入れている駅等で異なる事業者の改札口が隣接する場合の音響案内については、音声案内を付加すること等により区別できるようにすれば、より利便性が高まる。また、改札口付近に触知案内図、インターホン等を設置する場合は、設置位置を知らせるため、音響又は音声案内装置を設置することも重要である。

なお、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、音質、設置位置など騒音とならないよう留意することが必要となる。

#### <エスカレーター>

視覚障がい者のエスカレーター利用に当たっては、位置や進入可否、行き先、上下方向の確認が困難となっている。従って、単独でエスカレーターを利用している視覚障がい者の円滑な移動を図るためには、進入可能なエスカレーター（時間帯によって上下方向が変更されるエスカレーターや自動運転エスカレーターを含む）において、音声により、その位置と行き先及び上下方向が分かることが必要である。また、逆方向のエスカレーターへの誤進入を避けるため、進入不可能なエスカレーターにおいては、音声案内を行わないこととする。なお、注意喚起案内を行っているエスカレーターについては、案内のタイミングが重ならないよう留意することが必要である。

エスカレーターの音声案内については、視覚障がい者が環境認知に音源定位を活用していること踏まえ、乗り口を特定しやすいよう、乗り口に近い位置に音源を設置すべきである。

また、音声案内を行う場合には、利用者と対面する通路方向に指向性を持たせることが有効となる。

視覚障がい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、安全性への留意が必須であり、視覚障がい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。

#### <トイレ>

視覚障がい者のトイレ利用においては、設置位置及び男女別の配置を把握することが困難となっている。このため、視覚障がい者に対しては、トイレ出入口付近において、位置と男女別が分かる音声案内を行うことが必要である。案内方式としては、設置場所の空間特性に応じて、常時式、人感知式、などの音声案内装置によって実施する。

なお、男子用、女子用、車いす使用者用トイレが並列している場合等、視覚障がい者誘導用ブロックの誘導箇所によっては、左右の男女トイレの位置を示す音声案内だけではわかりにくい状況も考えられるため、個々の空間状況に応じて、「車いす使用者用トイレ」も案内すれば、より利便性が高まる。

#### <鉄軌道駅のプラットホーム>

プラットホームにおいては、視覚障がい者に対して列車降車後に出口へ通ずる退出口の方向としての階段位置を知らせるため、階段位置を示す音響案内装置を設置することが必要である。

ただし、複数ホームが並列している駅では、隣接ホームと自ホームとの音源位置の錯誤を防ぐ必要がある。また、音響案内を行うスピーカーの設置に当たっては、空間特性に応じて、音量、設置位置、ホーム長軸方向への狭指向性を十分に検討する必要がある。

なお、視覚障がい者のプラットホーム上の歩行については、転落の危険性が高いため、ホームドア等、内方線付き点状ブロック等による転落防止措置によって安全対策が示されている。

#### <地下駅の地上出入口>

地下駅の地上出入口については、街路、建物内に設置され、視覚障がい者が入口を確認することが困難となっているため、その位置を知らせることが必要とされている。地上出入口部に視覚障がい者誘導用ブロックを敷設することとともに、音響案内によって地上出入口の位置を知らせることも有効な案内となる。設置場所については、視覚障がい者の利用する施設方面やバスとの乗り換え口など、利用状況を考慮し音響案内の優先度の高い場所とする。

一方、地下駅の地上出入口における音響案内については、周囲への騒音となる可能性があり、道路管理者、周辺の建築物の管理者等との調整も必要となるため、音量制御などにより騒音への対応を図るなどの留意が必要である。なお、地下駅の地上出入口と改札口が隣接する場合の音響案内については、音声案内を付加すること等により、区別できるようにすれば、より利便性が高まる。

## 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(エスカレーター)	
第七条 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。	
(階段)	
第八条 階段（踊り場を含む。以下同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。	
(視覚障がい者誘導用ブロック等)	
第九条 通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。 2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された通路等と第四条第七項第十号の基準に適合する乗降口ビーに設ける操作盤、第十二条第二項の規定により設けられる設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び第十六条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路等には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設しなければならない。ただし、前項ただし書に規定する場合は、この限りでない。 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。	
(運行情報提供設備)	
第十条 車両等の運行（運航を含む。）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。	
(移動等円滑化のための主要な設備の配置等の案内)	
第十二条 2 公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客施設の構造及び主要な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 誘導案内の方法	<p>■公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成する通路等には、視覚障がい者誘導用ブロック（線状ブロック及び点状ブロックで構成）を敷設し、又は音声その他の方法により視覚障がい者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障がい者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りではない。</p> <p>※音声その他の方法とは、以下に示すような方法を示す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・音響音声案内装置：音響又は音声で設備等の位置・方向や車両等の運行・運航案内を示すもの</li> <li>・触知案内図等：点字や触知記号等で設備等の位置や方向を示すもの</li> <li>・点字表示：点字で経路の行先や運賃等を示すもの</li> </ul>
(視覚障がい者誘導ブロック基本的事項)	
2 形状	<p>■形状については、JIS T9251 に合わせたものとする。</p> <p>■JIS に相当していないブロックの部分補修を行う場合は、近接したブロックを JIS に合わせたブロックに交換することを基本とする。</p>
3 線状ブロックの敷	<p>■公共用通路との出入口から改札口を経て乗降口に至る経路を構成する通路等に、線状ブロックを敷設する。</p>

<p>設経路</p>	<p>■通路等が傾斜路のみで構成される場合には線状ブロックを敷設することを基本とする。</p> <p>■上記の経路上から、移動等円滑化のための主要な設備であるエレベーターの乗降口ビーンに設ける操作盤、トイレの出入口、乗車券等販売所（券売機を含む）及び触知案内図等（音によるものを除く）へ分岐する経路上にも線状ブロックを敷設する。ただし、視覚障がい者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であつて、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りではない。</p> <p>■上記分岐する経路では、往経路と復経路を別としない。</p> <p>■線状ブロックは、構造上やむを得ない場合等を除き、旅客の動線と交錯しないよう留意し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設する。</p> <p>■視覚障がい者の移動の際に屈曲経路が続くことにより進行方向を錯誤しないよう、短い距離にL字形、クランクによる屈曲部が連続的に配置されないよう留意することを基本とする。</p> <p>☆他社線旅客施設、公共用通路等と連続した誘導経路となるよう、誘導動線、形状、周囲の床面との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）などを統一的連続的に敷設する。</p> <p>■線状ブロックの敷設は、安全でシンプルな道すじを明示することを優先するとともに、一般動線に沿うことに考慮しつつ可能な限り最短経路により敷設する。また歩行できるスペースが確保できるよう、可能な限り壁面、柱や床置き等の什器等から適度に離れた道すじに敷設する。</p>
<p>4 配置の仕方</p>	<p>☆視覚障がい者誘導用ブロック等は、原則として湾曲しないよう直線状に敷設し、屈折する場合は直角に配置する。</p> <p>☆視覚障がい者誘導用ブロック等は、遠回りにならないよう主動線上の歩行ルートに敷設する。</p> <p>☆敷地内の通路上の柵蓋等により、視覚障がい者誘導用ブロック等が途切れないようにする。</p>
<p>5 点状ブロックの敷設位置</p>	<p>■点状ブロックは、視覚障がい者の継続的な移動に警告を発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。</p> <p>■点状ブロックは、上記のほか、視覚障がい者の継続的な移動に警告を発すべき箇所である出入口（戸がある場合）、触知案内図等の前、券売機その他の乗車券等販売所の前、エレベーターの前、待合所・案内所の出入口（戸がある場合）、ホームドア、可動式ホーム柵（昇降式を除く）及び固定式ホーム柵の開口部、ホームの縁端付近及び線状ブロックの分岐位置・屈曲位置・停止位置の、それぞれの位置に敷設する。</p> <p>☆線状ブロック・点状ブロックは、危険源から30cm以上離して、全長にわたって敷設することや行列などでさえぎられない位置に敷設する。</p>
<p>6 高齢者や車いす使用者への留意</p>	<p>☆視覚障がい者誘導用ブロック等を敷設する際に、高齢者や車いす使用者が通れる幅を残す等に留意する。</p>
<p>7 色彩</p>	<p>☆視覚障がい者誘導用ブロック等と周囲の床の仕上げとは、弱視者（ロービジョン）にも識別しやすいように輝度比3.0、輝度コントラスト50%以上確保とする。</p> <p>☆場所により視覚障がい者誘導用ブロック等の色が異なると利用者が混乱するため、ブロックの色は統一する。</p> <p>■黄色を原則とする。ただし周辺の床材との対比を考慮して、色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が十分に確保できず、かつ安全で連続的な道すじを明示できない場合はこの限りではない。</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロック等は原則黄色とし、周囲の床の仕上げとは輝度比は、2.0以上確保する。</p>
<p>8 材質</p>	<p>■十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐磨耗性に優れたものとする。</p>
<p>(敷設方法の詳細)</p>	

9	公共用通路との境界	☆公共用通路との境界は、旅客施設内外が連続するように敷設し、色彩や形状の統一に留意する。
10	改札口	■改札口への線状ブロックの敷設経路は、有人改札口がある場合は有人改札口へ誘導することを基本とする。ただし、案内上やむを得ない事由がある場合はこの限りではない。
11	券売機	■券売機その他の乗車券等販売所への線状ブロックの敷設経路は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位置とする。この場合、改札口への線状ブロックの敷設経路からできる限り簡単に短距離となるように分岐する。 ■線状ブロックで誘導される券売機その他の乗車券等販売所の前に敷設する点状ブロックの位置は、券売機の手前 30cm 程度の箇所とする。 ☆上記の券売機その他の乗車券等販売所は、改札口に近い券売機その他の乗車券等販売所とする。
12	階段	■階段への線状ブロックの敷設経路は、手を伸ばせば手すりに触れられる程度の距離を離れた位置とする。 ■階段の上端及び下端に近接する通路等に敷設する点状ブロックの位置は、階段の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に 60cm 程度の奥行きで全幅にわたって敷設する。 ■踊り場の長さが 300cm を超える場合、踊り場の開始部分及び終了部分において、階段の段から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設することを基本とする。 ■階段の方向が 180 度折り返しているなど、方向が変わる踊り場では、踊り場の開始部分及び終了部分において、階段の段から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。なお、屈曲部から階段始点までの距離が短く、点状ブロック同士が干渉して判別困難になる場合は、危険を生じないように敷設方法に留意する。 ☆プラットホーム上にある階段の上下端の警告ブロックから左右のホームに分岐する誘導ブロックについて、電車の待ち列と重ならないように設置する。
13	エレベーター	■エレベーターへの線状ブロックの敷設経路は、点字表示のある乗降口ビー側操作盤の位置とする。 ■エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗降口ビー側操作盤から 30cm 程度離れた箇所とする。
14	エスカレーター	■エスカレーター前には、エスカレーター始末端部の乗り込み口付近に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを全幅にわたって敷設する。 ■エスカレーターに誘導する視覚障がい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ことを基本とする。 (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。
15	傾斜路	■傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。 ■傾斜路の方向が 180 度折り返しているなど、方向が変わる踊り場では、踊り場の開始部分及び終了部分において、傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設する。 ■通路等が傾斜路のみで構成される場合には線状ブロックを敷設する。
16	トイレ	■トイレへの線状ブロックの敷設経路は、トイレ出入口の壁面にある触知案内図等の位置とする。 ■トイレの触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、触知案内図等から 30cm 程度離れた箇所とする。
17	触知案内図等	■触知案内図等への線状ブロックの敷設経路は、出入口付近又は改札口付近に設置した案内図の正面の位置とする。 ■触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、案内図前端から 30cm 程度離れた箇所とする。

(音声・音響案内)	
<p>■車両等の運行(運航を含む。)に関する情報(行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。)を音声により提供するための設備を設けなければならない。</p> <p>■音声・音響案内を提供する場合、スピーカーを主要な移動経路に向けて流す。また、スピーカーから流す案内の音量は、その移動経路の適切な地点から確認して、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい大きさとする。</p> <p>※「高齢者・障害者配慮設計指針－公共空間に設置する移動支援用音案内」(JIS T0902)に準ずる。</p>	
1	<p>車両等の運行に関する案内</p> <p>■車両等の発車番線、発車時刻、行先、経由、到着、通過等(これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む。)のアナウンスは、聞き取りやすい音量、音質、速さで繰り返す等して放送する。</p> <p>■同一のプラットホーム上では異なる音声等で番線の違いが分かるようにする。</p>
2	<p>触知案内 案内 図等</p> <p>通話装置</p> <p>■職員等が不在となる時間帯がある改札口や無人の旅客施設においては、職員等とやりとりができるように通話装置(インターン等)を設置する。</p>
	<p>音声案内 装置</p> <p>☆触知案内図等に、スピーカーを内蔵し押しボタンによって作動する音声案内装置を設置する。</p> <p>☆この装置を設置する場合、対面して操作する利用者の「前、後、左、右」など分かりやすい言葉を用いて、簡単明瞭に施設等の方向を指示する。</p> <p>■職員等が不在となる時間帯がある改札口や無人の旅客施設においては、触知案内図もしくは通話装置(インターホン等)、又は両方の位置を知らせる音声案内装置を設置するものとする。</p> <p>☆有人の改札口・旅客施設においても、触知案内図等の位置を知らせるよう音声案内装置を設置する。</p>
3	<p>鉄軌道駅の改札口</p> <p>■改札口の位置を知らせるための音響案内装置を設置する。ただし、乗換専用改札口はこの限りではない。</p> <p>■有人改札口が併設されている場合には、有人改札口に上記音響案内装置を設置する。</p>
4	<p>旅客施設の窓口</p> <p>☆磁気誘導ループ等を設置する。</p>
5	<p>エスカレーター</p> <p>■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。</p> <p>■なお、音声案内装置の設置に当たっては、進入可能なエスカレーターの乗り口端部に設置し、周囲の暗騒音と比較して十分聞き取りやすい音量、音質とすることに留意し、音源を乗り口に近く、利用者の動線に向かって設置する。</p> <p>※JIS T0902「高齢者・障害者配慮設計指針－公共空間に設置する移動支援用音案内」も参照のこととする。</p>
6	<p>トイレ</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロックによって誘導されたトイレ出入口付近壁面において、男女別を知らせる音声案内装置を設置する。</p> <p>☆音声案内を行う場合は、短い時間で簡潔に情報提供することに留意する。</p>
7	<p>鉄軌道駅のプラットホーム</p> <p>■音響案内を行うスピーカーの設置に当たっては、空間特性・周辺騒音に応じて、設置位置、音質、音量、ホーム長軸方向への狭指向性等を十分に留意し設置する。</p> <p>■ホーム上にある出口へ通ずる階段位置を知らせるため、階段始端部の上部に音響案内装置を設置する。ただし、ホーム隙間警告音、列車接近の警告音などとの混同、隣接ホームの音源位置との錯誤によって危険が避けられない場合は、この限りではない。</p> <p>■同一の駅において、ホームドア・可動式ホーム柵が設置されているプラットホームと設置されていないプラットホームが混在する場合、当該プラットホームに通ずるエレベーター、エスカレーターもしくは適切に音声案内が行える場所付近等において、ホームドア・可動式ホーム柵の設置状況を</p>

	知らせる音声案内装置を設置する。特に、島式ホームにおいて、両面でそれぞれ転落防止設備の方法が異なる場合は、その旨を案内するものとする。 ☆同一の駅において、ホームドア・可動式ホーム柵が設置されているプラットホームと設置されていないプラットホームが混在する場合、当該プラットホームに通ずる階段にホームドア・可動式ホーム柵の設置状況を知らせる音声案内装置を設置する。音声案内装置を設置する場合には、音が明瞭に聞こえ、ほかの音と錯綜がない環境下で設置する。
8 地下駅の地上出入口	☆地下駅の移動等円滑化された経路の地上出入口において、その位置を知らせる音響案内装置を設置する。その際、設置場所及び音量等については、駅の立地特性、周辺状況を踏まえる必要がある。なお、出入口が階段始端部となる場合には、階段区間への設置を避け、階段始端の平坦部の上部に設置する。
9 音響計画	☆指向性スピーカー等の活用により、音声・音響案内の干渉・錯綜を避け、必要な情報が把握しやすくなるよう音響計画を実施する。

### (3) 緊急時の案内用設備

#### 1) 基本的な考え方

緊急時に高齢者、障がい者等が円滑に移動及び避難等ができるよう、消防関係法令や各都道府県等の条例に基づいて施設等の整備を行う。

#### 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 誘導表示・サイン	☆停電時などを考慮して、主要通路に蓄光式誘導表示・サインを敷設する。（JIS Z9095 参照）ただし、消防法その他の法令の規定により停電時などを考慮した誘導案内方法が整備されている場合はこの限りではない。
2 緊急時の案内設備	☆視覚障がい者や聴覚障がい者にも留意し、緊急事態の情報を音声・文字表示によって提供できる設備を備える。 ・光による火災発生の情報提供については、「光警報装置の設置に係るガイドライン」、外国人来訪者等に留意した災害情報の伝達や避難誘導の方策等については、「外国人来訪者等が利用する施設における災害情報の伝達・避難誘導に関するガイドライン」を参考とする。

### 5.4.3 施設・設備

#### (1) トイレ

##### 1) 基本的な考え方

トイレは利用しやすい場所に配置し、全ての利用者がアクセスしやすい構造とする。

車いす使用者が主に使用できる便房を確保したうえで、それ以外の機能をトイレ内に分散させ、これまで高齢者障がい者等用便房（バリアフリートイレ）に集中していた利用者の分散化を図ることが必要である。

また、トイレの名称等については、「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称が表記されていたが、こじか使えない人に必要な設備や機能が集中した結果、利用する対象者も拡大し、利用自体が集中しているだけでなく、一般トイレの利用で支障のない人が利用している実態もあるのではないかとの指摘がなされているところ。こうした利用集中の問題を解消するため、名称を示す場合には「多機能トイレ」「多目的トイレ」等の名称ではなく、設置された設備や機能、一定の広さの確保が必要な人が使いやすいトイレであることが伝わる情報提供が必要となる。

また、高齢者、障がい者、異性介助者、トランスジェンダー、乳幼児連れの人等全ての人が利用しやすいように、施設の用途、規模に応じて計画・設計を行うことが必要となる。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(便所)	
第十三条	便所を設ける場合は、当該便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一	便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。
二	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。
三	男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが三十五センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。
四	前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。
2	便所を設ける場合は、そのうち一以上は、前項に掲げる基準のほか、次に掲げる基準のいずれかに適合するものでなければならない。
一	便所内に車椅子使用者が円滑に利用することができる構造の便房（次条において「車椅子使用者用便房」という。）及び高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房がそれぞれ又は同一の便房として一以上（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ一以上）設けられていること。
二	高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の便所であること。
第十四条	前条第二項第一号の便房が設けられた便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一	移動等円滑化された経路と便所との間の経路における通路のうち一以上は、第四条第五項各号に掲げる基準に適合するものであること。
二	出入口の幅は、八十センチメートル以上であること。
三	出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。
四	出入口には、車椅子使用者用便房及び高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房が設けられていることを表示する標識が設けられていること。
五	出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
イ	幅は、八十センチメートル以上であること。
ロ	高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
六	車椅子使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。
2	前条第二項第一号の車椅子使用者用便房は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
一	出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
二	出入口には、当該便房が車椅子使用者用便房であることを表示する標識が設けられていること。

<p>こと。</p> <p>三 腰掛便座、手すりその他の車椅子使用者の円滑な利用に適した設備が設けられていること。</p> <p>3 第一項第二号、第五号及び第六号の規定は、前項の便房について準用する。</p> <p>4 前条第二項第一号の高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房には、出入口に当該便房が高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けたものであることを表示する標識を設けなければならない。</p> <p>第十五条 第十三条第二項第二号の便所には、高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けなければならない。</p> <p>2 前条第一項第一号から第三号まで、第五号及び第六号並びに同条第二項第二号及び第三号の規定は、第十三条第二項第二号の便所について準用する。この場合において、前条第二項第二号中「当該便房が車椅子使用者用便房」とあるのは「当該便所が高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造のもの」と読み替えるものとする。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）</p>	
<p>（トイレ全般）</p>	
1 配置	<p>便所を設ける場合、次の移動等円滑化基準に基づく整備内容のいずれかに適合すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有する便所として、以下の要件を満たす便房をそれぞれ又は同一の便房として1以上（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ1以上）設置する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす使用者が円滑に利用することができる構造を有する便房（以下、「車いす使用者用便房」という）。</li> <li>・オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられた便房。</li> </ul> </li> <li>■高齢者、障がい者等が円滑に利用することができる構造の便所であること。</li> <li>■異性介助に留意し、男女共用車いす使用者用便房を1以上設置することを基本とする。</li> <li>■車いす使用者用便房を男女別に設置する場合は、一般トイレ出入口付近等異性介助の際に入りやすい位置に設置することを基本とする。</li> <li>■乳幼児連れ用設備を有する便房を1以上設置することを基本とする。</li> <li>■高齢者、障がい者等の利用状況に応じ機能分散の考え方を踏まえ、車いす使用者用便房（車いす使用者用簡易型便房を含む）、オストメイト用設備を有する便房、乳幼児連れ用設備を有する便房をそれぞれ又は同一の便房として増設することを基本とする。</li> </ul> <p>☆さらなる機能分散を図る観点から、必要に応じて、一般便房にベビーチェアや簡易型オストメイト用設備（腰掛便座の背もたれに水栓をつけたもの等）などを設置する。</p> <p>☆車いす使用者便房を2箇所以上設置する場合は、右まひ、左まひの車いす使用者等の便器への移乗を考慮したものとする。</p> <p>☆介助者を伴って利用することが想定される便房内には、介助者の同伴に留意し、カーテンなどを設置する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■旅客施設の複数の方面から移動等円滑化された経路が確保されている場合は、移動等円滑化された経路の方面ごとに、男女共用の車いす使用者用便房、オストメイト用設備を有する便房、乳幼児連れ用設備を有する便房を1以上設置することを基本とする。</li> </ul>
2 案内表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>■男女別及び構造を、便所の出入口付近の視覚障がい者が分かりやすい位置に、音、点字その他の方法により示す。</li> <li>■便所内に車いす使用者用便房が設けられている場合は、便所の出入口及び便房の外側に、その旨を表示するサインが設けられていること。</li> <li>■便所内にオストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられている場合は、便所の出入口及び便房の外側に、その旨を表示するサインが設けられていること。</li> <li>■壁面等に触知案内図を設置した場合には、その正面に誘導するよう視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</li> <li>■点字を用いて表示する場合の表示方法は JIS T0921 にあわせたものとする。</li> <li>■触知案内図を用いて表示する場合の表示方法は JIS T0922 にあわせたものとする。</li> <li>■触知案内図等は、床から中心までの高さが 140cm から 150cm となるよう設置する。</li> <li>■一般トイレ内に車いす使用者用簡易型便房、オストメイト用設備、おむつ交換台、ベビーチェアなどがある場合には、その旨が分かるように出入口付近において案内</li> </ul>

	<p>表示を行う。また、上記の設備がある便房の外側扉にも、便房内にある設備が便房の外から分かるように案内表示を行う。</p> <p>☆車いす使用者用簡易型便房を設置する場合は、簡易型と分かる表示をする。</p> <p>☆音声案内については、トイレ入口での案内のみならず、便房内での設備案内等を音声対応とする。</p>
3 音声案内	<p>■便所出入口付近において、男女別等を知らせる音による案内装置を設置する。</p>
4 設置の考え方	<p>☆音声案内を行う場合は、短い時間で簡潔に情報提供することに留意する。</p>
5 その他の情報提供	<p>☆トイレの個室の大きさや備えている機能について、ホームページ等で情報を提供する。</p>
6 出入口	<p>■出入口の幅は、80cm 以上とする。</p> <p>■出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないようにする。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りではない。</p>
7 便房の出入口	<p>■各便房に至る出入口の幅は、80cm 以上とすること。ただし、施設の広さ等の理由によりやむを得ない場合はこの限りではない。</p> <p>☆一般便房の出入口は、車いす使用者も利用可能な 75cm 以上とする。</p>
8 小便器	<p>■小便器の便器洗浄については、自動センサー式など操作を必要としないものとする。</p> <p>☆小便器の脇には杖や傘などを立てかけるフック等を設け、小便器正面等に手荷物棚を設置する。</p> <p>☆各便所には幼児用小便器を設ける。</p> <p>■男子用小便器のある便所を設ける場合には、そのうち 1 以上に、以下の仕様の小便器を設けること。</p> <p>①床置き式の小便器、壁掛式の小便器（受け口の高さが 35cm 以下のものに限る）とすること。</p> <p>②杖使用者等の肢体不自由者等が立位を保持できるように留意した手すりを設置すること。</p> <p>③当該小便器は入り口に最も近い位置に設置すること。</p> <p>☆小便器には、ターゲットマークや足型を設置する。</p> <p>☆小便器の脇に、車いす（電動含む）に座った状態で、手が届く高さに荷物台を設ける。</p>
9 大便器	<p>■便所内に腰掛式便器を 1 以上設置した上、その便房の便器周辺には手すりを設置するなど高齢者・障がい者等の利用に留意したものとする。</p> <p>■便器は腰掛便座（洋風便器）を基本とすること。</p> <p>■便房の戸に握り手を設ける場合は、高齢者、障がい者等が操作しやすい形状とする。</p> <p>■便房内には利用者の出入りに考慮した余裕を確保することを基本とする。</p> <p>☆便房の戸に引き戸式や折戸式を設ける場合には、戸の開閉方法を矢印等で表示する。</p> <p>☆折戸や内開き戸を設ける場合は内側に十分な開閉スペースを確保し、外開き戸を設ける場合には、戸の開閉が円滑となるよう補助取っ手等を設ける。</p> <p>☆腰掛式便器を設置する場合、原則として腰掛式便器を設置する全ての便房の便器周辺に手すりを設置するなど高齢者、障がい者等の利用に留意する。</p> <p>☆和式便器を設置する場合には、和式便器の周囲の壁に手すりを設置するなど、高齢者・障がい者等の利用に留意したものとする。</p> <p>☆便房内には、杖や傘などを立てかけられるフック等、手荷物を置く棚等を設置する。</p> <p>☆弱視者（ロービジョン）、色覚異常の利用者等に留意し、戸には確認しやすい大きさ、色により使用可否を表示する。また、色だけでなく「空き」、「使用中」等の文字による表示も併記する。</p> <p>☆シャワー機能付き便器を設置する。</p>
10 オストメイト用設備	<p>■オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具が設けられていること。</p> <p>■上記設備が設けられた便房にはその旨を表示するサインが設けられていること。</p> <p>■上記の水洗器具の 1 以上は、パウチの洗浄や利用者がペーパー等で腹部を拭う場合を考慮し、温水が出る汚物流しを設置する。</p> <p>■汚物流しの洗浄装置を設置する場合には、洗浄装置付近の利用しやすい高さに、パウチなどのものを置ける十分なスペースを設置する。</p> <p>☆オストメイトのパウチ等の洗浄ができる水洗器具を複数設置する。その場合、簡易</p>

	<p>型水洗器具とすることができる。</p> <p>☆簡易型オストメイト用設備を設置する場合は、当該設備では利用が難しい人がいることを踏まえ、簡易型であることが分かる表示を便房の扉に設置する。</p> <p>☆施設内のほかの場所に汚物流しを備えた便房がある場合は、その位置も案内する。</p> <p>■オストメイト対応の水洗器具を設けた便房を1以上設けること。</p>
11 洗面器	<p>■洗面器は、もたれかかった時に耐えうる強固なものとするか、又は、手すりを設けたものを1以上設置する。</p> <p>■蛇口は、センサー式、レバー式などすることを基本とする。</p> <p>☆子供等の利用に留意し、高さ55cm程度、奥行き45cm程度（吐水口に手が届きやすい）のものも設ける。</p>
12 乳幼児用設備	<p>☆おむつ交換台と併せて荷物台やおむつ用のゴミ箱を設置する場合は、おむつ交換台の近くに設置する。</p> <p>☆便房内での配置については、保護者が安心して利用することができるよう、ベビーチェアが便器に座った状態から手の届く範囲又は便器の前方の近接した位置に設ける。また、便房内の各種設備に乳幼児の手や足が届かないよう留意し、ベビーチェアが戸の鍵に近接する場合には、乳幼児の手が届かない位置にも2つ目の鍵を設ける。</p> <p>☆機能分散の観点から、おむつ交換台は車いす使用者用便房以外の場所に設置する。</p> <p>■ベビーチェア及び乳幼児用おむつ交換台を設け、その旨を標示すること。なお、乳幼児用おむつ交換台については便房（個室）外に設置しても良い。</p> <p>■全ての付属器具の設置に当たっては、車いす使用者の動作空間に留意し、ドアの開閉動作等の支障とならないよう、配置に留意する。</p> <p>☆おむつ交換台は、床面高さ80～85cm程度、台下クリアランスは70～75cm以上、奥行50cm程度、落下防止措置が講じられたものとする。</p> <p>☆おむつ交換台に乗せられる乳幼児に対し、照明の光が直接目に入らないように、器具の配置に留意する。</p>
13 床面の仕上げ	<p>☆排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障がい者や肢体不自由者等にとって危険にならないように、配置を考慮する。</p> <p>■床面は、高齢者、障がい者等の通行の支障となる段を設けないようにする。</p> <p>■床の表面は、粗面とし、又は滑りにくい材料で仕上げなければならない。</p> <p>☆床の仕上げ材は、転倒したときの危険防止のため適度に弾性のあるものとする。</p>
14 設備と内装のコントラスト	<p>☆弱視者（ロービジョン）のため、トイレ内の設備と内装のコントラストを明確にする。</p>
15 呼出ボタン（通報装置）	<p>☆便器に腰掛けた状態、車いすから便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからでも操作できるように呼出ボタンを設置する。この場合、音、光等で押したことが確認できる機能を付与する。</p>
16 器具等の形状・色・配置	<p>■紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出ボタンの形状、色、配置についてはJIS S0026にあわせたものとする。</p>
17 車いす使用者用簡易型便房	<p>■車いす使用者用簡易型便房に通ずるトイレ内通路には車いすの転回スペースを確保することを基本とする。</p> <p>☆ドアの握り手は、引き戸の場合ドア内側の左右両側に設置する。開き戸の場合、握り手は高齢者、障がい者等が操作しやすい形状とする。</p> <p>☆便器に背もたれを設置する。</p> <p>■便器の周辺には、手すりを設置するとともに、便器に腰掛けたままの状態と車いすから便器に移乗しない状態の双方から操作できるように便器洗浄ボタン、呼出ボタン及び汚物入れを設置することを基本とする。</p> <p>■手すりの左右の間隔は70～75cmとすることを基本とする。</p> <p>■便器洗浄ボタンは、操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする。手かざしセンサー式を設置する場合は、押しボタン式、靴べら式などと併設することを基本とする。</p> <p>■洗面台を設置する場合、蛇口は、上肢不自由者のためにもセンサー式、レバー式な</p>

	<p>どとすることを基本とする。</p> <p>■紙巻器、便器洗浄ボタン、呼出ボタンの形状、色、配置については JIS S0026 にあわせたものとするを基本とする。</p> <p>☆便器に腰掛けた状態と車いすから便器に移乗しない状態の双方から使用できるように紙巻器を設置する。</p> <p>■荷物を掛けることのできるフックを設置する。このフックは、立位者、車いす使用者の顔面に危険のない形状、位置とするとともに、1 以上は車いすに座った状態で使用できるものとするを基本とする。</p> <p>■便房の床、出入口には段を設けない。</p> <p>☆状況に応じ、乳幼児連れ利用者が、本人の排せつだけでなく、乳幼児のおむつ交換や排せつ対応等が可能なスペース、及びベビーチェア、おむつ交換台等の乳幼児用設備を備えた便房とする。</p> <p>☆トイレの個室の大きさや備えている機能について、ホームページ等で情報を提供すること。</p>
18 車いす使用者用簡易型便房の広さ	<p>■直進・側方進入の場合、200cm 以上×130cm 以上とする。ただし、施設の広さ等の理由でやむを得ない場合はこの限りではない。</p> <p>■側方進入の場合、180cm 以上×150cm 以上とする。ただし、施設の広さ等の理由でやむを得ない場合はこの限りではない。</p>
19 個別機能、分散配置	<p>☆車いす使用者用便房を多機能化することにより、利用者が集中することを防ぐために、以下の個別機能を備えた便房を分散設置する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす使用者用便房以外にオールジェンダートイレを設ける。</li> <li>・男性用便所、女性用便所内においても、車いす使用者用簡易型便房（車いす使用者が利用可能な出入口の有効幅員と最小限の広さを有する便房）を設ける。</li> <li>・男性用便所、女性用便所内において、オストメイト設備、乳幼児用設備を設ける。</li> </ul> <p>■多機能化された車いす使用者用便房へ利用者が集中することを回避するために、複数の便房を設置する場合は、車いす使用者用簡易型便房、オストメイト設備、乳幼児用設備等のうち、混雑回避に資するニーズの高い個別機能を備えた便房を分散設置する。</p>
20 緊急時通報	<p>☆視覚障がい者や聴覚障がい者にも留意し、緊急事態の情報を音声及び光によって提供できる設備（フラッシュライト等）を備える。</p> <p>☆フラッシュライト等を設置する場合には、便房内の扉等にフラッシュライトの点滅が緊急事態を表す旨を表示する。</p> <p>■車いす使用者用便房内には、便房内の非常に備え、確認ランプ付き呼出装置を設けるとともに、出入口の廊下等には非常呼出表示ランプ、管理する施設には警報盤を設ける。</p> <p>■呼出ボタンは、便座に座った状態から手の届く位置かつ転倒した状態でも届くように側壁面の低い位置に設ける。</p> <p>☆呼出ボタンは点字表示し、便器洗浄装置と区別できる形状とする。</p> <p>☆自動火災報知設備を設置する施設の便所内には、聴覚障がい者をはじめとする全ての人が、火事等の非常時の情報が分かるように、文字情報やサインを表示できるディスプレイ装置、フラッシュライト、パトライト等の光警報装置を、全ての便房内から十分に認識できる位置に設置する。</p>
(車いす使用者用便房)	
21 車いす使用者用便房	<p>■便所を設ける場合は、車いす使用者が円滑に利用することができる便房を 1 以上設ける。</p> <p>■車いす使用者用便房は、可能な限り一般便所と一体的に計画する。</p> <p>■車いす使用者用便房は、異性による介助・同伴利用等を考慮して 1 以上を、誰でも利用できる位置に設ける。</p>
22 案内表示	<p>■出入口には車いす使用者用便房が設けられていることを表示するサインを設ける。</p>
23 出入口	<p>■高齢者、障がい者等の円滑に利用することができる構造の便所又は便房の出入口は、段がないようにする。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りではない。また、設備の位置が容易に分かるように触知案内図等を設置する。</p> <p>■点字を用いて表示する場合の表示方法は JIS T0921 にあわせたものとする。</p>

	<p>■触知案内図を用いて表示する場合の表示方法は JIS T0922 にあわせたものとする。</p> <p>■高齢者、障がい者等の円滑に利用することができる構造の便所又は便房の出入口の有効幅は、80cm 以上とする。</p>
24 戸の幅	<p>☆車いす使用者用便房の出入口は、95～100cm 以上とする。</p> <p>■車いす使用者用便房の出入口の幅は 85cm 以上とする。</p> <p>☆車いす使用者用便房及び車いす使用者用簡易型便房の出入口は、自動式とする。</p> <p>■高齢者、障がい者等が容易に開閉して通過できる構造の戸とする。</p> <p>■車いす使用者用便房及び車いす使用者用簡易型便房の出入口はアコーディオン形式以外の引き戸とする（ただし、車いす使用者用簡易便房においては、構造上やむを得ない場合にあっては折れ戸でもよいが、その場合でも、車いす使用者が自力で扉の開閉できるものとする。）。</p> <p>■手動引き戸の場合、取っ手は棒状ハンドル式等、握りやすさに留意したものとし、開き戸の場合は、取っ手は大きく操作性の良いレバーハンドル式等とする。</p> <p>☆握り手はドア内側の左右両側に設置する。</p> <p>■握り手、鍵その他の付属物の設置に当たっては、車いす使用者の円滑な動作に十分に留意する。</p> <p>☆便房内の出入口の戸から 70cm 程度の範囲には、壁に付属物を設置しない。</p> <p>■防犯上・管理上の理由等からやむを得ず常時施錠が必要となる場合には、ドア近くにインターホン等を設置し、駅係員等が速やかに解錠できるものとする。</p> <p>■車いす使用者や指の動きが不自由な人でも容易に施錠できる構造、高さ（60cm～70cm 程度）のものとし、非常時に外から解錠できるようにする。</p>
25 戸の開閉盤（開閉スイッチ）	<p>■戸の開閉盤（開閉スイッチ）は、電動式の戸の場合、車いす使用者が中に入りきってから操作できるよう留意する。</p> <p>☆戸の開閉盤の設置高さは 100cm 程度とする。</p> <p>■使用中であることを表示する装置を設置する。</p> <p>☆非常時対応や防犯のために時間制限により自動的に解錠される設定とする場合には、解錠時間を長めに設定する。</p> <p>■トイレ内の扉開閉ボタンを自動式とする場合、手かざしセンサー式が使いにくい人もいることから、操作しやすい押しボタン式とすること。</p> <p>■トイレ内の扉開閉ボタンを自動式とする場合、扉から 70cm 以上離れた位置に設置し、出入りの妨げにならないようにする。</p> <p>■一般便房のドアは、使用時以外は扉が開いている構造とする。</p> <p>☆車いす使用者用便房の扉は、閉じるスピードを調整できる機能があるものや、ワンストップ機能があるものとする。</p>
26 鍵	<p>■車いす使用者用便房の施錠装置は手が不自由でも容易に操作できるものとし、外側からも合鍵等で開けられるようにする。</p> <p>■便房の戸が手動式引き戸の場合、指の不自由な人でも施錠の操作がしやすいもので、緊急の場合は外部からも開錠できるものとする。</p> <p>☆施錠装置は視覚障がい者が探しやすいよう、ドアノブ付近等に設置するとともに、ベビーチェアを設置する場合、乳幼児の手が届かない位置に取り付けること。</p> <p>☆車いす使用者用便房の施錠装置の設置位置は、車いす使用者の使いやすい高さ、立位で使いやすい高さの 2 箇所に設置する。（子どもによる解錠防止）</p>
27 使用中か否か知らせる装置の設置	<p>■車いす使用者用便房の場合、外側の見やすい位置に「使用中」の表示ができるようにする。</p> <p>☆一般便房の戸に使用中か否かを表示する装置を設ける。</p>
28 車いす使用者用便房の広さ	<p>■車いすで利用することができるよう十分な空間が確保する。</p> <p>■新設（構造上の制約がない場合）の車いす使用者用便房は、大型の電動車いす使用者等が回転できるよう、便房内の回転スペースは直径 180cm 以上、内法寸法は 220cm×220cm 以上とする。</p> <p>☆機能分散を前提とし、付加される機能に応じた広さを確保する。</p>
29 便器	<p>■便座には便蓋を設けず、背後に背もたれを設ける。</p> <p>■便器に逆向きに座る場合も考慮して、その妨げになる器具等がないように留意する。</p>

	<p>☆上肢が動かしにくい利用者に考慮し温水洗浄便座を設ける。</p> <p>■腰掛便座とする。</p> <p>■車いす（電動含む）のでできるだけ接近できるよう、床置き便器の前面はフットレストが当たりにくく、トラップ突き出しの少ない形式等とする。</p> <p>■車いす使用者用便房の便器の座面の高さは蓋のない状態で、床面から 40～45cm とする。</p>
30 手すり	<p>■高齢者、障がい者等の円滑に利用することができる構造の便房には、手すりを設置する。取付けは堅固とし、腐触しにくい素材で、握りやすいものとする。</p> <p>■壁と手すりの間隔は 5cm 以上の間隔とする。</p> <p>■手すりは便器に沿った壁面側は L 字形に設置する。もう一方は、車いすを便器と平行に寄り付けて移乗する場合等を考慮し、十分な強度を持った可動式とする。可動式手すりの長さは、移乗の際に握りやすく、かつアプローチの邪魔にならないように、便器先端と同程度とする。手すりの高さは 65～70cm 程度とし、左右の間隔は 70～75cm とする。</p> <p>■車いす使用者用便房には、手すり等を左右両面に適切に配置する。</p> <p>■車いす使用者用便房の手すりは、便器の両側に垂直水平に設け、垂直手すりは壁等に堅固に固定し、もう一方は可動式とする。</p> <p>■車いす使用者用便房の壁側の手すりは L 型手すりとし、横手すりの高さは便座の高さから 20～25cm 程度とし、縦手すりは便器の先端から 25cm 程度前方に設置し、両側に設ける手すりの間隔は 70～75cm 程度とし、便座の中心から両側の手すりが同距離になるように設置する。</p> <p>☆便房内の手すりは、あらゆる方向から 1kN の力に耐える。</p> <p>☆便房内の手すりと便器、壁面はコントラストをつけることで、弱視者（ロービジョン）の利用者に留意する。</p>
31 車いす使用者用便房の便器へのアクセス	<p>■車いす使用者用便房の便器の位置は、正面からのアプローチだけでなく、右又は左からの側面移乗ができるようにする。</p> <p>■車いす使用者用便房を複数設置する場合、便器へのアクセスは左側と右側の 2 パターン可能な様にする。</p>
32 車いす使用者用便房内の便器横の移乗スペース	<p>☆車いす使用者用便房内は、75cm 以上（推奨は 80cm 以上）の便器移乗スペースを確保する。</p>
33 付属器具	<p>■全ての付属器具の設置に当たっては、車いす使用者の動作空間に留意し、ドアの開閉動作等の支障とならないよう、配置に留意する。</p> <p>■便器洗浄ボタンは、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から操作できるように設置する。手かざしセンサー式だけの設置は避け、操作しやすい押しボタン式、靴べら式などとする。手かざしセンサーが使いにくい人もいることから、手かざしセンサー式とする場合には押しボタン、手動式レバーハンドル等を併設する。</p> <p>■紙巻器は片手で紙が切れるものとし、便器に腰掛けたままの状態と、便器の回りで車いすから便器に移乗しない状態の双方から使用できるように設置する。</p> <p>■荷物を掛けることのできるフックを設置する。このフックは、視覚障がい者、車いす使用者に危険のない高さ、形状とするとともに、1 以上は車いすに座った状態で使用できるものとする。</p> <p>■手荷物を置ける棚などを設置する。（又はスペースを確保する。）</p> <p>☆小型手洗い器を便座に腰掛けたまま使用できる位置に設置することが望ましく、蛇口は操作が容易な手かざしセンサー式、押しボタン式などとする。</p>
34 洗面器	<p>■車いすから便器へ前方、側方から移乗する際に支障とならない位置、形状のものとする。</p> <p>■車いすでの使用に留意し、洗面器の下に床上 60～65cm 程度の高さを確保し、洗面</p>

	<p>器上面の標準的高さを 75~80cm 程度とする。よりかかる場合を考慮し、十分な取付強度を持たせる。</p> <p>■蛇口は、上肢不自由者のためにも手かざしセンサー式、手動式レバーハンドル等などとする。</p> <p>■鏡は車いすでも立位でも使用できるように、低い位置から設置され十分な長さを持った平面鏡とする。</p> <p>☆洗面台周りに石鹸容器やハンドドライヤー等を設置する場合には、仕上がり床面から 80cm~100cm 程度の操作可能な高さで、洗面台中央から 75cm 程度の範囲に設置する。</p>
35 鏡	☆洗面器前面の鏡とは別に、全身の映る姿見を設置する。
36 床の表面	<p>■滑りにくい仕上げとする。</p> <p>☆排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障がい者や肢体不自由者等にとって危険にならないように配置を考慮する。</p> <p>■床面は、高齢者、障がい者等の通行の支障となる段を設けないようにする。</p>
37 呼出ボタン（通報装置）	■呼出ボタンは、便器に腰掛けた状態、車いすから便器に移乗しない状態、床に転倒した状態のいずれからでも操作できるように複数設置する。音、光等で押したことが確認できる機能を付与する。
38 ドア周辺	<p>■各便所の出入口には高低差を設けないこと。構造上やむを得ない場合は、傾斜路を設ける。</p> <p>■車いす使用者用便房及び当該便房が設けられている便所の出入口前には、140cm 角以上の水平スペースを設ける。</p>
（高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有するトイレにおける便房内の付属品）	
39 器具等の形状・色・配置	■便器洗浄ボタン、呼出ボタン、ペーパーホルダー（紙巻器）を横壁面に設置する場合は、JIS S0026（ISO19026）に基づく配置を原則とし、周囲とのコントラストに留意する。
40 洗浄装置	<p>■車いす使用者用便房・オストメイト対応便房には、押しボタン式その他の容易に操作できる方式の便器の洗浄装置を設ける。</p> <p>■車いす使用者用便房には大便器洗浄装置を設けるとともに点字表示をする。</p> <p>■洗浄装置の作動は押しボタン式を基本とし、手かざしセンサー式の場合は視覚障がい者にも探しやすい形状で洗浄ボタンを併設する。</p>
41 トイレットペーパーホルダー	<p>■オストメイト対応便房には、利用者が利用しやすい位置に別途ペーパーホルダーを設ける。</p> <p>■車いす使用者用便房のペーパーホルダーは、便座に座った状態で手の届く位置に片手で操作できるものを設ける。</p> <p>☆壁に埋め込む形式のペーパーホルダーは、視覚障がい者には探しにくいことから、各便所において壁に取り付ける形式とする。</p>
42 荷物台・棚等の設置	■オストメイト対応便房は、荷物を置くための棚等を設ける。
43 汚物入れの設置	<p>☆オストメイト対応便房には、汚物入れを設ける。</p> <p>■汚物入れはパウチ等を捨てることを考慮した大きさのものとする。</p> <p>☆汚物入れは、おむつ交換台やオストメイト用の水洗器具から手の届く場所に設置する。</p>
44 大型ベッド等	<p>☆車いす使用者用便房には、大型ベッドを設置する。</p> <p>■大型ベッドの大きさは幅 60~80cm 程度、長さ 150~180cm 程度とし、その出入口にその旨の表示を行うことを基本とする。</p> <p>☆折り畳み式大型ベッド等を設置する場合、畳み忘れであっても、車いすでの出入りが可能となるよう、車いすに乗ったままでも畳める構造、位置とする。</p> <p>☆障がい者等のおむつ交換用等に、折りたたみ式大型ベッド又は収納式大型おむつ交換台を設置する。</p> <p>☆介助者の作業のしやすさや大型ベッドからの片側への転落を防止し安全性の確保等に十分に留意したものとする。</p>
45 汚物流しの設置	☆オストメイト対応便房には、フラッシュバルブ式汚物流しを設ける。
46 着替え	☆オストメイト対応便房には着替え台と全身を映すことができる鏡（鏡の床からの高

台・鏡の設置	さは、70～80cm、長辺方向の長さは100cm程度で平面鏡とする。)を設ける。
47 衣服等をかける金具の設置	☆オストメイト対応便房には、衣服及び腸洗浄用カテテル等を掛けるための2以上の金具等を設ける。 ■車いす使用者用便房・オストメイト対応便房には、衣服を掛けるための金具等を1以上設ける。 ■車いす使用者用便房には、高低2箇所に衣服を掛けるための金具等を設ける。 ■衣服等を掛ける金具の設置高さは、車いす使用者用100cm程度、一般用170cm程度とする。
48 冷暖房設備の設置	☆オストメイト対応水洗器具や大型ベッドを設置した車いす使用者用便房には、冷暖房設備を設置する。
49 荷物台	☆一般便房に手荷物棚を設ける。 ■車いす使用者用便房は、車いす(電動含む)に座った状態で、手が届く高さに荷物台を設けることを基本とする。
50 水石鹸入れの設置	☆オストメイト対応便房には、水石鹸入れを設ける。 ■車いす使用者用便房には、仕上がり床面から80cm～100cm程度の高さで水石鹸入れを設置する。
(高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造を有するトイレにおける洗面台)	
51 洗面台付属品の位置	■仕上がり床面から80～100cm程度の高さで、洗面台中央から75cm程度の範囲内に設置する。 ☆シンクごとに全ての付属品を使うことができるようにする。 ☆標準タイプのほかに、子ども等の利用に留意し、高さ65cm程度、奥行き45cm程度(吐水口に手が届きやすい)もの等複数タイプ設ける。
52 洗面台下のクリアランス	■一般便房においても1以上の洗面器又は手洗器は、ひざが下に入る空間を設ける等、車いす使用者が円滑に利用できるものとするを基本とする。 ■車いす使用者用便房の洗面器は車いす使用者が利用できるように、洗面器の下部にはひざや足先が入るスペース(高さ65cm程度)を設けることを基本とする。
53 鏡の設置位置	■車いす使用者用便房に洗面器に鏡を設ける場合は、全ての人が利用することができるよう留意する。 ■車いす使用者用便房の鏡は、洗面器上端部にできる限り近い位置を鏡の下端とし、上方へ100cm程度の高さで設置する。
54 洗面器への留意	☆各便所内の洗面器のうち1個は手すり、水石鹸入れを設置する。 ■洗面器は、もたれかかった時に耐えうる強固なものとするか、又は、手すりを設けたものを1以上設置する。
55 手洗器	☆車いす使用者用便房には、便座に腰かけたまま使用できる手洗器を設ける。
56 水栓の形式	☆水栓は、光感知式等の自動式とする。 ■水栓は、容易に操作が可能なレバー式か光感知式等の自動式とする。 ■オストメイト対応便房の水洗器具は、温水が使用できるものとする。
57 水栓の設置場所	■車いす使用者用便房の水洗器具の吐水口の位置は、車いす使用者が利用しやすい位置(手前縁から30cm程度)に設ける。
58 ペーパータオルディスペンサー	■ペーパータオルディスペンサーを設置する場合、レバー操作タイプ又はハンズフリー形式で、操作部及び取り出し高さが床面から80～100cm程度、反対側の壁以外の洗面台から75cm程度の範囲に取り付ける。
59 排水トラップ	☆排水トラップは横引きタイプ(Pトラップ)のものとする。
(サイン・案内・標示)	
60 位置表示	☆各便所の出入口には、ピクトサインを設置し、入口の壁全体を黒(紺)と赤とし、白抜きで表示する。 ☆表示サインは、床面から中心までの高さ140～150cmに設ける。 ☆ほかの階や場所に個別機能を備えた便房がある場合は、その位置を便房の付近に表示する。 ■各便所の出入口付近には、男女の別をピクトサイン等(コントラストの確保、点字

	<p>等)による標示や音声により案内する。</p> <p>■個別機能を備えた便所の出入口や戸には、設備や機能についてピクトグラム等でわかりやすく表示する。</p> <p>■車いす使用者用便房には、国際シンボルマークで標示するとともに点字表示をする。(表示内容は「車いす使用者用便房」)</p>
61 トイレの位置案内	<p>■便所の出入口付近には便所の男女の別、男女共用、便所内の配置、個別機能等を触知図案内板やその他の方法(文字等の浮き彫り又は音による案内)により視覚障がい者に示す設備を設ける。</p> <p>☆各便所の出入口は、音による誘導を行う。</p> <p>■音による誘導を行う場合、音声で男性用・女性用・男女共用について知らせる。</p> <p>☆便所の触知図案内板には、個別機能を備えた各便房の機能、位置等を表示する。</p> <p>☆触知図案内板を設ける場合、触知図案内板の位置を知らせる音声誘導装置を設ける。</p> <p>■便所の触知図案内板の前の床面に点状ブロックを2枚敷設すること(音声誘導装置を設けた場合は除く。)。ただし、狭隘なE Vホール前や自動改札等への誘導等の構造上の理由でやむをえない場合は2枚敷設する。</p> <p>■便所までの経路に視覚障がい者誘導用ブロック等による誘導を行う場合、車いす使用者用便房以外の便所に誘導すること。又は、壁面等に触知案内図を設置した場合には、その正面に誘導するよう視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>☆便所内には視覚障がい者が位置を認識できる様に、小便器、及び便房のドアの前に点状ブロックを配置する。</p>
(その他)	
62 その他	<p>☆付添人がトイレを使用する際に、障がい者を待機させる休憩場所を設置する。</p> <p>☆メイクケアの需要の高い女子トイレには複数のメイク台を設置する。(防犯への留意)</p> <p>☆トイレの入り口付近に防犯用のカメラを取り付ける等、防犯へ留意する。</p>

## (2) 乗車券等販売所・待合所・案内所

### 1) 基本的な考え方

出札・案内等のカウンターは、構造上、車いす使用者にとって利用しにくいものもある。特に、カウンターの高さや、蹴込みについて、考慮する必要がある。カウンターの下部は、車いす使用者のひざやフットサポートなどが当たらないよう留意する。

スムーズな移動がしにくい人や視覚・音声から情報の得にくい人、伝えることや理解することに留意が必要な人等からの移動支援の申し出に対応できるよう、職員に対して移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗車券等販売所、待合所及び案内所)	
<p>第十六条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>三 カウンターを設ける場合は、そのうち一以上は、車椅子使用者の円滑に利用することができる構造のものであること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでない。</p> <p>2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。</p> <p>3 乗車券等販売所又は案内所(勤務する者を置かないものを除く。)は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。</p>	
基準：以下のとおり(参考とした基準等：国ガイドライン)	
(出入口)	
1 出入口の幅	<p>■有効幅 80cm 以上とする。</p> <p>■車いす使用者の動作の余裕を見込み、有効幅 90cm 以上を基本とする。</p>

2	段の解消	<p>■車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設する。</p> <p>☆水処理、エキスパンションなどの関係から多少の段差が生じる場合についても、車いす使用者等の通行の支障にならないよう傾斜路を設ける等により段差が生じないようにする。</p>
3	戸の幅	<p>■有効幅 80cm 以上とする。</p> <p>■車いす使用者の動作の余裕を見込み、有効幅 90cm 以上を基本とする。</p>
4	戸の開閉構造	<p>■高齢者、障がい者等が容易に開閉して通過できる構造のもの（自動式の引き戸等）とする。</p> <p>■自動開閉装置を設ける場合は、車いす使用者や視覚障がい者の利用を考慮し、押しボタン式を避け、感知式とする等開閉操作の不要なものを基本とする。ただし、人通りが多い場合はこの限りではない。また、戸の開閉速度を、高齢者、障がい者等が使いやすいよう設定する（開閉速度は、開くときはある程度速く、閉じるときは遅いほうがよい。）。</p> <p>☆構造上やむを得ない場合以外は開き戸としないこと。なお、やむを得ず自動式の開き戸を設置する場合は、床面に開閉の軌道を表示するなど留意する。また、手動式の引き戸の場合は、フリーストップ機能がついた半自動式にする。</p> <p>☆手動式扉に握り手を設ける場合は、高齢者・障がい者等に使いやすい形状とするとともに、周囲の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいこと等により弱視者（ロービジョン）の操作性に留意したものとす。</p>
5	戸の水平区間	<p>■戸の前後には、車いす 1 台が止まることができるよう 120cm 以上の長さの水平区間を設けることを基本とする。</p> <p>☆自動式扉でない場合は、車いすからの開閉動作のため車いすが回転できる 150cm 以上の長さの水平区間を設ける。</p>
6	戸の構造	<p>■戸の下枠や敷居により車いす使用者の通行の支障となる段を設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設する。</p> <p>■戸の内部と外部が確認できる構造を基本とする。</p> <p>■戸が透明な場合には、衝突防止のため、見やすい高さに横線や模様などで識別できるようにすることを基本とする。</p>
7	床の仕上げ	<p>■床面は滑りにくい仕上げとする。</p>
(その他)		
8	カウンター	<p>■乗車券等販売所、待合所及び案内所にカウンターを設ける場合は、そのうち 1 以上は、車いす使用者の円滑に利用することができる構造のものとする。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りではない。</p> <p>■カウンターの蹴込みの一部は高さ 60cm 程度以上、奥行き 40 cm 程度以上とすることを基本とする。</p> <p>■カウンターの一部は、車いす使用者との対話に留意して高さ 75cm 程度とすることを基本とする。</p> <p>■カウンターのついたてまでの奥行きは、車いす使用者との対話に留意して 30cm～40cm とすることを基本とする。</p>
9	視覚障がい者の誘導	<p>■カウンターの 1 箇所に視覚障がい者誘導用ブロックを敷設することを基本とする。</p>
10	聴覚障がい者の案内	<p>■乗車券等販売所、待合所及び案内所（勤務する者を置かないものを除く。）には、聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備を備える。</p> <p>■この場合においては、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示し、聴覚障がい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留意する。</p> <p>■手話での対応やメモなどの筆談用具を備え、聴覚障がい者とのコミュニケーションに留意することを基本とする。</p> <p>■手話での対応が可能な場合は、その旨を当該乗車券等販売所、又は案内所の見やす</p>

	い場所に表示することを基本とする。
11 コミュニケーション支援ボード	☆言葉（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がい者等に留意し、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ボードを準備する。

### (3) 券売機

#### 1) 基本的な考え方

車いす利用者等であっても利用しやすい高さに券売機を設置し、車いす使用者が容易に券売機に接近できるように、蹴込みを設けるなどの留意が必要である。

操作性についても、タッチパネル式は視覚障がい者が利用できないため、テンキーを設けるなどの留意が必要である。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(券売機)	
第十七条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち一以上は、高齢者、障害者等の円滑に利用することができる構造のものでなければならない。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■主要なボタン及び金銭投入口は、車椅子使用者が利用しやすい高さとする。</li> <li>■主要なボタンは、110cm 程度の高さを中心に配置する。</li> <li>■金銭投入口の高さは、110cm 以下とすること。なお、券売機の構造上やむを得ない場合はこの限りでない。</li> </ul>
2 金銭投入口	<ul style="list-style-type: none"> <li>■金銭投入口は、硬貨を複数枚同時に入れることができるものとする。</li> <li>☆金銭投入口・カード投入口等は、周囲と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト*）のある縁取りなどにより識別しやすいものとする。</li> </ul>
3 蹴込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車椅子使用者が容易に接近できるよう、カウンター下部に高さ 60cm 程度以上の蹴込みを設ける。</li> <li>■車椅子使用者が券売機を操作できるように、蹴込みの奥行きは 40cm 程度とする。</li> </ul>
4 呼出装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆緊急時や故障時、問い合わせが必要な時に、駅係員に連絡できるよう、インターホン又は呼出ボタンを設ける。</li> <li>☆高齢者、障害者等が使用しやすい構造とする。</li> <li>☆聴覚障害者等話し言葉によるコミュニケーションが困難な障害者の利用に配慮し、駅係員に連絡中である旨や駅係員が向かっている旨を表示する設備を設ける。</li> </ul>
5 障害者割引ボタン	☆障害者割引切符がある場合には、当該割引切符を示すボタンを配置する。
6 画面	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆タッチパネル式の表示画面・操作画面及びボタン表示の配色については、参考：色使いのガイドライン 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。</li> <li>☆タッチパネル式の表示画面・操作画面の文字はゴシック体で、できる限り大きな表示とする。</li> <li>☆表示画面・操作画面は、外光・照明の反射により、見にくくならないよう配慮する。</li> </ul>
7 点字表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>■線状ブロックで誘導した券売機には、運賃等の主要なボタンに点字を併記する。点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとする。</li> <li>☆上記券売機には、操作可能なすべてのボタン、投入・取出口を示す点字を併記する。</li> <li>■点字の表示位置については、JIS T0921（縦方向に並ぶ操作ボタンの場合はその左側、横方向に並ぶボタンはその上側（スペース上やむを得ない場合は除く。））にあわせたものとする。</li> <li>☆線状ブロックで誘導しない券売機についても、上記同様に点字を併記する。</li> <li>☆複数社の乗り入れ区間では、乗り換えボタンなどにも点字を併記する。</li> <li>■点字は、はがれにくいものとする。</li> </ul>
8 ボタン	☆主要な点字ボタンの料金表示は、周辺との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コン

	トラスト)を大きくする等してロービジョン者の利用に配慮する。
9 点字運賃表	<p>■線状ブロックで誘導した券売機付近には、点字運賃表を設置する。点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとする。</p> <p>■点字運賃表の駅名の表示順序は 50 音順とすることを原則とし、見出しを設ける。</p> <p>☆点字運賃表は、可能な限り大きな文字でその内容を示すこと等によりロービジョン者が容易に運賃を把握できるようにする。</p> <p>☆点字の上に文字が重ならないように配置する。</p>
10 テンキー	<p>■タッチパネル式の場合は、点字表示付きのテンキーを設置する。</p> <p>■テンキーを設置した券売機には音声案内を設置する。</p> <p>☆機器メーカーと共同して統一化を図る。</p>

#### (4) 休憩等のための設備

##### 1) 基本的な考え方

大規模な旅客施設においては、長距離移動に留意し、高齢者、障がい者等が休憩するための設備を設置することが必要である。また、乳幼児連れの旅客のための施設、カームダウン/クールダウンスペースを配置すること望ましい。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(休憩設備)	
<p>第十八条 高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を一以上設けなければならない。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。</p> <p>2 前項の設備に優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する標識を設けなければならない。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 ベンチ等	<p>■高齢者・障がい者等の長距離移動、長時間立位が困難であること、知的障がい者、精神障がい者及び発達障がい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留意し、旅客の移動を妨げないように留意しつつ休憩のためのベンチ等を1以上設ける。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りではない。</p> <p>■優先席を設ける場合は、優先席や付近の見やすい位置に、優先的な利用の対象者を表示するステッカー等の表示・サインを設けることにより、優先席であることを識別できるようにする。</p> <p>■優先席は、利用者の移動距離が短くて済むよう、待合室の出入口や通路側に設置することを基本とする。</p> <p>■優先席は、以下の何れかの方法により容易に識別できるものとし、一般の旅客の協力が得られやすいようにする。</p> <p>①座席シートをほかのシートと異なった配色、柄とする。</p> <p>②優先席付近の通路、床、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により容易に識別できるものとする。</p> <p>③優先席の背後や付近の見やすい位置に優先席であることを示すステッカーを貼る等とする。</p> <p>■優先席数（ベンチ等において占める割合）については、優先席の利用の状況を勘案しつつ、人口の高齢化などに対応した増加について検討する必要がある。</p> <p>☆隣接する他社線の旅客施設とは優先席の表示方法が統一されていることとする。</p> <p>☆ベンチの形状は、巧緻な操作が困難である障がい者等に留意し、はね上げ式や折りたたみ式を避け、固定式とし、長距離の移動が困難となる利用者に留意して適切な間隔で配置する。</p>
2 待合室	<p>■戸のある待合室を設ける場合には、その戸の有効幅を 80cm 以上とする。</p> <p>☆待合室を設ける場合には、車いす使用者、ベビーカー使用者等の利用に留意し、室内の動線の妨げにならない位置に 130cm 以上×75cm 以上のスペースを設ける。</p>
3 水飲み台	<p>■水飲み台を設ける場合は、旅客の移動を妨げないように留意することを基本とする。</p> <p>■車いす使用者が使いやすいよう、高さは 70～80cm とする。壁付きの場合には、蹴込</p>

	みの高さは 60cm 程度、奥行きは 35～40cm 程度とすることを基本とする。
4 授乳室等	☆授乳室やおむつ交換のできる場所を設け、ベビーベッドや給湯設備等を配置する。

(5) その他の設備

1) 基本的な考え方

旅客施設においては、急病の際に安静をとるための施設を配置することが望ましい。

公衆電話は、車いす利用者にとっては金銭投入口やダイヤルの位置が高い場合には利用しにくく、また、視覚障がい者や聴覚障がい者、高齢者及び外国人にとっては電話機の利用が困難である。電話の設置や通信機器が利用できる環境整備については、通信事業者が行う事項であるが、電話置台、電話機種への留意が必要となる。聴覚障がい者にとっては、緊急時等において、携帯電話のメール機能・インターネット機能を利用した情報取得や外部との連絡手段の確保が有効であることに留意が必要である。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 救護室	☆急病人やけが人等が休むための救護室を設ける。
2 AED	■誰もが分かりやすく使いやすい位置に AED（自動体外式除細動器）を設置するとともに、使用方法をわかりやすく表示することを基本とする。
3 環境・明るさ	■旅客施設内の主要な施設内は、高齢者、障がい者等が見やすいよう十分な明るさとするを基本とする。
4 電話	■電話機を設ける場合は、旅客の移動を妨げないよう留意することを基本とする。
5 電話の高さ	■電話機の 1 台以上について、電話台の高さを 70cm 程度とし、電話置台の台下の高さを 60cm 程度以上とすることを基本とする。
6 電話のボタン等の高さ	■ダイヤルやボタンの高さは、90～100cm 程度とすることを基本とする。
7 電話の蹴込み	■蹴込みの奥行きは 45cm 以上確保することを基本とする。
8 電話機	☆少なくとも 1 台は音声増幅装置付電話機を設ける。この場合、見やすい位置にその旨を表示する。 ☆外国人の利用の多い旅客施設には、英語表示の可能な電話を設置する。 ■補聴器利用者などが電話を利用しやすいよう、公衆電話の周辺では電磁波が発生しないよう留意することを基本とする。
9 FAX・通信環境等	☆聴覚障がい者が外部と連絡をとれるよう、自由に利用できる公衆 FAX を設置することや、携帯電話等が利用できる環境とする。 ■筆談用のメモ用紙やホワイトボード、コミュニケーションボードでの対応等の聴覚障がい者に留意した設備を備える。 ☆案内施設などにおいては、ヒアリンググループや手話での対応等の聴覚障がい者に留意した設備を備えた低いカウンターを設置とする。 ☆電話リレーサービスで外部と連絡がとれるよう、電話リレーサービスのブースやインターネット通信が可能なタブレット貸出しを行う。

## 5.5 鉄道輸送手段（車両等）

### 5.5.1 鉄軌道車両

#### (1) 乗降口（車外）

##### 1) 基本的な考え方

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間隔は、車いす使用者等が円滑に乗降できるように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とする。また、プラットホーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けるものとする。

車体の側面には、鉄道車両の行き先及び種別を見やすいように表示するものとする。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(旅客用乗降口)	
第三十一条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 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。 二 旅客用乗降口の床面とプラットホームとは、できる限り平らであること。 三 旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。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。	
(車体)	
第三十三条 鉄道車両の連結部（常時連結している部分に限る。）には、プラットホーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けなければならない。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。 2 車体の側面に、鉄道車両の行き先及び種別を見やすいように表示しなければならない。ただし、行き先又は種別が明らかな場合は、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 段差・隙間	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車両とプラットホームの段差・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。</li> <li>■施設側の渡り板が速やかに設置できない場合は、車両内に車いす使用者の円滑な乗降のための渡り板の配備、段差解消装置を設置することを基本とする。</li> <li>☆地方鉄道等において段差が大きい場合には、①施設側におけるホームの高上げ、②車両側における低床化、③段差解消装置等を設置するなどにより、段差解消すること。</li> <li>☆異なる規格の型式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。</li> </ul>
2 乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>■旅客用乗降口のうち1列車に1以上は、有効幅を80cm以上とする。</li> <li>■車いすスペースの直近の旅客用乗降口は、車いす使用者等が円滑に乗降できるように、有効幅を90cm以上とすることを基本とする。</li> </ul>
3 行き先・車両種別表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車体の側面に、当該車両の行き先及び種別を大きな文字により見やすいように表示する。ただし、行き先又は種別が明らかな場合は、この限りではない。</li> <li>■車体の側面に、車両番号（号車）等を大きな文字により見やすいように表示することを基本とする。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</li> <li>■弱視者（ロービジョン）・色覚異常者に留意し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した表示とすることを基本とする。</li> <li>■照明又は高輝度LED等により、夜間でも視認できるものとするを基本とする。</li> </ul>
4 転落防止設備の設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、</li> </ul>

置	プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りではない。
5 聴覚障がい者用ドア開閉動作開始ランプ	■聴覚障がい者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示することを基本とする。
6 視覚障がい者用ドア開案内装置	■視覚障がい者等のために、ドアが開いていることを示すための音声案内装置（音声等により常時「開」状態を案内するもの）を設けることを基本とする。なお、当該音声等は車外から聞き取ることができれば良く、スピーカーの設置位置は車内外を問わない。なお、音声案内は、JIS T0902を参考とする。
7 戸の開閉ボタン	■戸の開閉ボタンを設けた場合は、周囲の色と輝度コントラストを確保し、視覚的に分かりやすいものとし、開閉を示す矢印の刻印等触れても分かりやすい形状とすることを基本とする。
8 隙間の警告	☆ホームが曲線の場合は車両とプラットホームの隙間が大きくなるため、音声（JIS T0902を参考）及び光で危険性を注意喚起する。
9 隙間解消設備	☆乗降口の床面の縁端部には、ステップ（クツズリ）を設け、車両とプラットホームの隙間をできるだけ小さくする。 ☆上記の隙間を小さくするための設備の縁端部は、全体にわたり十分な太さで周囲の床の色とのコントラストを確保し、当該ステップを容易に識別できるようにする。
10 自動段差解消設備	☆車いすスペース直近の乗降口には、車いす使用者が円滑に乗降するための自動段差解消設備を設ける。
11 戸のレール	☆車いす使用者等が円滑に乗降できるように、戸のレールの出っ張りを解消する。
12 戸の開閉ボタン	☆戸の開閉ボタンを設けた場合は、ボタン上部に点字を併記する。
13 乗降口の戸の位置	☆乗降口の戸の位置は列車間で可能な限り統一を図る。ただし、通勤型（短距離）鉄道用車両と都市間鉄道用車両等、用途が異なる車両が混在する路線の場合は、この限りではない。
14 音による警告	☆運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止設備が設置できない場合には、音声（JIS T0902を参考）による警告を行う。

## (2) 乗降口（車内）

### 1) 基本的な考え方

旅客用乗降口は転倒を避けるために滑りにくい床面とするとともに、車内の段を容易に識別できるものとし、通路及び客室内には、手すりを設けるものとする。

また、客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車の車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示することで視覚障がい者にも認識できるものとする。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」
(旅客用乗降口)
第三十一条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 四 旅客用乗降口の床面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。 六 車内の段の端部の全体がその周囲の部分と色の明度、色相又は彩度の差が大きいことにより、車内の段を容易に識別できるものであること。
(客室)
第三十二条 2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。 6 客室内の旅客用乗降口の戸又はその付近には、当該列車における当該鉄道車両の位置その他の位置に関する情報を文字及び点字により表示しなければならない。ただし、鉄道車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 床面の仕上げ	■旅客用乗降口の床の表面は滑りにくい仕上げがなされたものとする。
2 乗降口脇の手すり	■乗降口脇には、高齢者、障がい者等が円滑に乗降できるよう、又、立位時に身体を保持しやすいように手すりを設置する。 ■手すりの高さは、高齢者、障がい者、低身長者、小児等に留意したものとする。
3 乗降口付近の段の識別	■段が生じる場合は、段の端部（段鼻部）の全体にわたり十分な太さで周囲の床の色と色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）を確保し、容易に当該段を識別できるようにする。
4 号車及び乗降口位置（扉番号）等の点字・文字表示	■各車両の乗降口の戸又はその付近には、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。）により表示する。ただし、車両の編成が一定していない等の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。
5 乗降口端部の識別	■乗降口端部の床面は、周囲の床の色との輝度コントラストを確保し容易に識別できるようにすることを基本とする。
6 乗降口脇の縦手すり	■乗降口の両脇には、高齢者、障がい者等が円滑に乗降できるよう、又、立位時に身体を保持しやすいように握りやすい形状の縦手すりを設置することを基本とする。 ■乗降口の両脇に設置する縦手すりの径は2.5cm程度とすることを基本とする。
7 乗降口付近の段の識別	■段の端部（段鼻部）の全体にわたり周囲の床の色と輝度コントラストを確保する際には、その太さを幅5cm程度以上として、容易に当該段を識別できるようにすることを基本とする。
8 車内の段付近の手すり	■車内に段がある場合には、歩行補助のため段の付近に手すりを設置することを基本とする。
9 戸の開閉の音響案内	■視覚障がい者が円滑に乗降できるように、戸の位置及び戸の開閉が車内及び車外の乗降位置から分かるようなチャイムを戸の内側上部等に設置し、戸の開閉動作に合わせてチャイム音（JIS T0902を参考）を鳴動させることを基本とする。
10 号車及び乗降口位置（扉番号）等の点字・文字表示	■案内表示は、視覚障がい者が指により確認しやすい高さに留意し、床から140～160cm程度の高さに設置することを基本とする。 ■戸先側に表示し、両開き扉においては左側扉に表示することを基本とする。
11 聴覚障がい者用ドア開閉動作開始ランプ	■聴覚障がい者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示することを基本とする。
12 戸の開閉ボタン	■戸の開閉ボタンを設けた場合は、周囲の色と輝度コントラストを確保し、視覚的に分かりやすいものとし、開閉を示す矢印の刻印等触れても分かりやすい形状とすることを基本とする。 ☆戸の開閉ボタンを設けた場合は、ボタン上部に点字を併記する。

### (3) 優先席等

#### 1) 基本的な考え方

客室に優先席を設ける場合は、優先的に利用することができる者を表示するサインを設けるものとする。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」
(客室)
第三十二条

2 客室に優先席を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する標識を設けなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 優先席の表示	<p>■優先席を設ける場合は、優先席の背後の窓や見やすい位置に優先的な利用の対象者を表示するステッカー等の表示・サインを設けることにより、優先席であることが車内及び車外から識別できるようにする。</p> <p>■優先席は、①座席シートをほかのシートと異なった配色、柄とする、②優先席付近の吊り手又は通路、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により車内から容易に識別できるものとする、③優先席の背後の窓や見やすい位置に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に識別できるものとし、一般の乗客の協力が得られやすいようにすることを基本とする。</p>
2 優先席の設置位置	<p>■優先席は、乗降の際の移動距離が短くて済むよう、乗降口の近くに設置することを基本とする。</p> <p>☆相互直通運転を実施する場合には、事業者間で優先席の位置を統一する。</p>
3 優先席数	<p>■優先席数（全座席に占める割合）については、優先席の利用の状況を勘案しつつ、人口の高齢化などに対応した増加について検討する必要がある。</p>
4 弱冷房車の設置及び表示	<p>■高齢者、内部障がい者等体温調節が困難な人のために、弱冷房車の設定温度を高め設定した車両を1編成に1両以上設置し、車外に弱冷房車であることをステッカー等で表示することを基本とする。ただし、車両編成が一定しない等の理由によりやむを得ない場合はこの限りではない。</p>

#### (4) 手すり

##### 1) 基本的な考え方

通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。

##### 2) 各種基準等

コントラストをつけた色彩の手すりを設置する。

上記以外の事項については、国のガイドラインを参照のこと。

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(客室)	
第三十二条	
3 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 手すりの設置	<p>■通路及び客室内には手すりを設置する。</p>
2 つり革の設置	<p>■客室に立席スペースを設ける車両においては、利用者が身体を保持できるように、通路及び客室内に手すり又はつり革を設置することを基本とする。</p>
3 つり革の高さ	<p>■つり革の高さ・配置については、客室用途と利用者の身長域（特に低身長者）に留意することを基本とする。</p>
4 つり革の太さ	<p>■つり革は握りやすい太さとするを基本とする。</p>
5 縦手すりの配置	<p>■つり革の利用が困難な高齢者、障がい者、低身長者、小児等に留意し、立位時の姿勢を保持しやすいよう、また、立ち座りしやすいよう、縦手すりを配置することを基本とする。</p>
6 設置位置、径	<p>■縦手すりは、座席への移動や立ち座りが楽にできるような位置に設置することを基本とする。</p> <p>■縦手すり・横手すりの径は3cm程度とする。ただし、乗降口脇に設置する縦手すりは「乗降口（車内）」の内容に準ずることを基本とする。</p>
7 座席手すり	<p>■クロスシート座席には、座席への移動や立ち座り、立位時の姿勢保持に留意し、座席肩口に手すり等を設けることを基本とする。</p>

(5) 車いすスペース

1) 基本的な考え方

客室には、一定の数の車いすスペースを設けるとともに、車いす使用者が円滑に利用できる機能を有するものとする。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(客室)	
<p>第三十二条 客室には、次に掲げる基準（新幹線鉄道（全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第二条に規定する新幹線鉄道をいう。）の用に供する車両の客室にあっては、第二条に掲げる基準を除く。）に適合する車椅子スペースを一列車ごとに二以上（三両以下の車両で組成する列車にあっては、一以上）、特別車両以外の車両の座席の近傍に設けなければならない。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。</p> <p>一 車椅子使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。</p> <p>二 車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。</p> <p>三 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。</p> <p>四 車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。</p> <p>五 車椅子スペースである旨が表示されていること。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：大阪関西 UDGL）	
<p>■1 車両に最低1箇所、又は1編成に最低2箇所の車いすスペース（130cm×80cm）を設ける。ただし、3両編成以下の車両で組成する列車にあっては1以上とすることができる。</p> <p>☆車いすスペースは、車内の通行に支障がない形態で確保することとする。また、車いすスペースは、車内の通路に支障がない形態で確保する。</p> <p>■車いすスペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車いすスペースであることを示す国際シンボルマークを近傍の見やすい位置に貼付する。構造上、やむを得ない場合には、上記寸法を満たす多目的室を上記の車いすスペースとみなすことができる。</p> <p>■特急車両においても、同伴者が車いす座席の近くに座席を確保しやすいよう留意する。</p> <p>■旅客用乗降口から車いすスペースへの通路のうち1以上、及び車いすスペースから車いすで利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、有効幅80cm以上を確保する。</p> <p>■飲食物販売エリア内に車いすスペースがあること、又は販売エリアにアクセスできること。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いすスペースの設置数・形態	<p>☆多数の旅客が利用し又は車いす使用者その他の車いすスペースを必要とする利用者が多い以外の場合であっても、1車両に1以上の車いすスペースを設ける。</p> <p>■多数の旅客が利用し又は車いす使用者その他の車いすスペースを必要とする利用者が多い場合には、1車両に1以上の車いすスペースを設けることを基本とする。</p> <p>■車いすスペースは、利用形態を限定せず、ベビーカー使用者等の多様な利用者に留意したものとすることを基本とする。</p> <p>☆1 車両に1以上の車いすスペースを設置しない場合にあっては、車いすスペースを複数の車両に分散して設ける。</p> <p>☆各路線の利用実態を踏まえ、車いす使用者、ベビーカー使用者の利用が多い場合には、車いすスペース及びベビーカーが利用可能なスペースを増設する。</p> <p>☆相互直通運転を実施する場合には、事業者間で車いすスペースの位置を統一する。</p> <p>☆車いすスペースは、車いす使用者、ベビーカー使用者等の円滑な乗車に留意し、2以上の車いすが乗車可能である。</p> <p>☆車いすスペースには、車外を確認できるよう窓を設ける。</p>
2 車いすスペースの設置位置	<p>■車いすスペースは特別車両以外の車両の座席の近傍に設ける。</p> <p>■車いすスペースは、車いすスペースへの移動が容易で、乗降の際の移動距離が短くて済むように、乗降口から近い位置に設置することを基本とする。</p>
3 車いすスペースの広さ	<p>■車いすスペースは、車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さを確保する。この場合の車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さは、下記要件を満たすものとする。</p>

	<p>①車いすスペースの長さは、130cm以上とする。ただし、車いす使用者が同じ向き状態で利用する車いすスペースを2以上縦列して設ける場合にあっては、2台目以降の車いすスペースの長さは、110cm以上とすることができるものとする。</p> <p>②車いすスペースの幅は、75cm以上とする。</p> <p>■低床式軌道車両と同じ構造の鉄道車両（旅客用乗降口の床面の軌条面からの高さが40cm以下の鉄道車両であって、旅客用乗降口から客室の主要部分までの通路の床面に段がないものをいう。）においては、車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さは日本産業規格の規格（JIS T9201 及び T9203）に適合する車いす（最大寸法 120cm×70cm）が出入り可能かつ滞在可能であるものとし、上記①及び②の要件をできる限り満たすものとする。</p> <p>■車いすスペースは、車いす使用者が極力進行方向を向けるよう留意することを基本とする。</p> <p>☆車いすスペースに隣接した通路の幅は45cm以上確保する。</p> <p>☆車いすスペースの広さは、140cm以上×80cm以上とする。この場合、車いすが転回できるよう、前述車いすスペースを含め、150cm以上×150cm以上の広さを確保する。</p> <p>☆車いすスペースは通路にはみ出さないように設置する。</p>	
4	車いすスペースの通路の広さ	■車いすスペースに隣接した通路の幅は40cm以上確保する。
5	車いすスペースの表示	■車いすスペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車いす子用スペースであることを示す車いすマークを車内に掲出することを基本とする。
6	手すり	<p>■車いすスペースには、車いす使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。</p> <p>■車いすスペースには、車いす使用者が握りやすい位置（高さ80～85cm程度）に横手すりを設置することを基本とする。</p> <p>■上記手すりの径は3cm程度とすることを基本とする。</p> <p>☆車いすスペースには、車いす使用者、低身長者、ベビーカー使用者等の利用に留意し、2段手すりを設置する。</p>
7	床面の仕上げ	■車いすスペースの床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。

## (6) トイレ

### 1) 基本的な考え方

便所を設ける場合は、車両の構造上やむを得ない場合を除いて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものとする。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」
(客室)
第三十二条
4 便所を設ける場合は、そのうち一列車ごとに一以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものでなければならない。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。
5 前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車椅子スペースとの間の通路のうち一以上及び一以上の車椅子スペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。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。
基準：以下のとおり（参考とした基準等：大阪関西 UDGL）
☆視覚障がい者や肢体不自由な人等の使用に留意し、便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置については JIS S0026 に合わせたものとし、一般トイレも含めトイレ内の非常用ボタンは、誤って押されることのないように留意して設置する。

<p>☆視覚障がい者に留意し、トイレ内の設備の配置が分かる触知板等を設置する。また、シャワー機能付き便器を設置する。</p> <p>■特急車両においては、車いす用座席から近接した位置に、アクセシブルなトイレを整備する。</p> <p>■車いす対応トイレの出入り口は、自動ドアを設置する。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）</p>	
1 車いす対応トイレの設置	<p>■客室にトイレを設置する場合は、そのうち1列車ごとに1以上は、車いす使用者の円滑な利用に適したトイレを設ける。</p> <p>■車いす使用者の円滑な利用に適したトイレを設ける場合は、少なくとも1以上の車いすスペースとの通路間のうち、1以上の幅は80cm以上とする。</p>
2 車いす対応トイレの出入口の戸の幅	<p>■車いすでの円滑な利用に適したトイレの出入口の戸の有効幅は、80cm以上とする。</p> <p>■車いすでの円滑な利用に適したトイレの出入口の戸の有効幅は、車いす使用者の余裕ある通行を考慮し、90cm以上とすることを基本とする。ただし、車いすによる通路からトイレへのアクセスが直線である等、トイレへのアクセス性に留意されている場合は、この限りではない。</p>
3 多機能トイレの設置	<p>■客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車いすでの利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設けることを基本とする。</p> <p>■多機能トイレは車いすスペースに近接した位置に配置することを基本とする。</p>
4 車いすマーク	<p>■車いすでの円滑な利用に適したトイレの出入口には、当該トイレが車いす使用者の利用に適した構造のものを表示するサインを設けることを基本とする。</p> <p>■表示は、車いす使用者が見やすいよう、低めの位置に行くことを基本とする。</p>
5 車いす対応トイレの段の解消	<p>■車いすでの円滑な利用に適したトイレの出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段がないことを基本とする。</p>
6 車いす対応トイレの出入口の戸の仕様	<p>■車いすでの円滑な利用に適したトイレの出入口の戸は、電動式引き戸又は軽い力で操作できる手動式引き戸とすることを基本とする。</p> <p>■手動式引き戸の場合は、握手は棒状ハンドル式、レバーハンドル式等のものとし、容易に操作できるよう取付高さに留意することを基本とする。</p>
7 車いす対応トイレの出入口の戸の鍵	<p>■車いすでの円滑な利用に適したトイレの出入口の戸は、容易に施錠できる形式とし、非常時に外から解錠できることを基本とする。</p>
8 車いす対応トイレの出入口の戸開閉スイッチ	<p>■自動ドア開閉スイッチの高さは80～90cm程度とすることを基本とする。</p>
9 多機能トイレ内部の仕様	<p>■多機能トイレは、車いすのまま出入りすることができ、車いすから便座（腰掛け式＝洋式）への移動がしやすいように、車いすから便座への移動が可能なスペース、便座の高さ（40～45cm）を確保することを基本とする。</p> <p>■車いすですできるだけ便器に接近できるよう、フットサポートが下に入る便器を基本とする。</p> <p>■十分な戸の幅の確保が難しく、車いすが戸と直角の向きでトイレに出入りする場合は、トイレの外側に車いすの転回できるスペースを確保することを基本とする。</p>
10 手すり	<p>■便器周囲の壁面に手すり（高さ65～70cm程度）を設置することを基本とする（スペースがある場合は、肘掛けタイプの可動式手すりを設置する）。</p> <p>■手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は3cm～3.5cm程度とすることを基本とする。</p>
11 床面の仕上げ	<p>■床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものを基本とする。</p>
12 便器洗浄	<p>■便器に腰掛けた状態及び便器に移乗しない状態で届く位置に設置し、操作しやすい</p>

ボタン	方式（押しボタン式等）を基本とする（視覚障がい者の利用に留意し、センサー式を用いる場合は押しボタン式あるいは靴べら式を併用する。）。 ■センサー式水洗フラッシュバルブを用いる場合には、センサー部に突起を設ける等により分かりやすいものとした上で、センサーの反応時間を短くすることを基本とする。
13 手洗器	■便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、高齢者、障がい者等の扱いやすい形状を基本とする。
14 非常呼出ボタン	■便器に腰掛けたまま容易に利用できる位置に設置し、高齢者、障がい者等の扱いやすい形状を基本とする。 ■転倒時でも手の届く範囲に設置することを基本とする。
15 付属設備	■便器付近に棚及び着替えを考慮したフックを設けることを基本とする。 ☆オストメイトのパウチ洗浄を考慮し、便器付近にパウチ専用水洗装置（自動水栓）を設ける。
16 トイレの点字表示	■男女別にトイレが設けられている場合には、トイレのドア握り手・ボタン等の操作部の上側に、トイレである旨、男女別の点字を表示することを基本とする。
17 トイレ空間の広さ	■トイレ内外、あるいはそのいずれかにおいて、車いすが転回できる空間を確保することを基本とする。 ☆トイレ内には介助者が介助しやすい空間を確保する。
18 ドア開閉スイッチ	■自動ドア開閉スイッチの構造は肢体不自由な人等でも容易に操作できる押しボタン式のもの基本とする。
19 器具等の形状・色・配置	■視覚障がい者や肢体不自由な人等の使用に留意し、便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置については JIS S0026 に合わせたものを基本とする。
20 トイレ内設備の触知案内図等	☆全てのトイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障がい者に示すための触知案内図等を設ける。 ☆なお、触知案内図により表示する場合には、表示方法は JIS T0922 に合わせたものとする。点字により表示する場合は、表示方法は JIS T0921 に合わせたものとする。
21 背もたれ	☆便座の後部に、体を支える背もたれ（同様の機能を持つ手すりを含む）を設置する。

## (7) 通路

### 1) 基本的な考え方

車いすスペースと旅客用乗降口及び車いす使用者が使える便所との間の通路は、車いす使用者が移動可能な幅を確保するものとする。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(客室)	
第三十二条	
5 前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車椅子スペースとの間の通路のうち一以上及び一以上の車椅子スペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。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。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いす用設備間の通路幅	■旅客用乗降口から車いすスペースへの通路のうち1以上、及び少なくとも1以上の車いすスペースから車いすで利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、有効幅 80 cm 以上を確保する。
2 車いす用設備間の通路幅	☆旅客用乗降口から車いすスペースへの通路のうち1以上、及び車いすスペースから車いすで利用できる構造のトイレ（トイレが設置される場合に限る）への通路のうち1以上は、有効幅 90 cm 以上を確保する。

## (8) 案内表示及び放送（車内）

### 1) 基本的な考え方

旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていなければならない。

客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の事故や遅延をはじめとした運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び聞き取りやすい音声により提供するための設備を備えなければならない。

## 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(旅客用乗降口)	
第三十一条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 五 旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること。	
(客室)	
第三十二条 7 客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 案内表示装置 (LED、液晶等)	<p>■客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む）を文字等により表示するための設備を備える。</p> <p>■案内表示装置は、乗降口の戸の車内側上部、天井、連結部の扉上部、戸袋等、車両の形状に応じて見やすい位置に設置することを基本とする。中吊り広告等で見えにくくならないように留意することを基本とする。</p> <p>■案内表示装置では、次駅停車駅名等に加え、次停車駅での乗換情報、次停車駅で開く戸の方向（左側か右側か）等を提供することを基本とする。</p> <p>■文字情報は、確認が容易な表示方法とし、次停車駅等の基本情報は、スクロール表示などの場合は2回以上繰り返し表示することを基本とする。</p> <p>■LED、液晶等で文字情報を提供する際には、分かりやすい文言を使用することを基本とする。</p> <p>■可能な限り英語表記及びかな表記も併用することを基本とする。</p> <p>■次駅までの距離が短く、表示時間が確保できない場合は表示項目・内容を選択することを基本とする。</p> <p>■弱視者（ロービジョン）・色覚異常者に留意し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの輝度コントラストを確保した表示を基本とする。</p> <p>☆大きな文字により見やすいように表示する。</p> <p>☆路線、列車種別等を色により表示する場合は、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法に留意する。</p> <p>☆相互直通運転を実施する場合における他社線車両の駅名等表示については、事業者間で調整し、表示内容を充実させる。</p>
2 案内放送装置	<p>■客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む）を音声により提供するための車内放送装置を設ける。</p> <p>■旅客用乗降口には、旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備を設ける。</p>
3 運行等に関する異常時の情報提供	<p>■車両の運行の異常に関連して、遅延状況、遅延理由、運転再開予定時刻、振替輸送状況など、利用者が次の行動を判断できるような情報を提供することを基本とする。なお、可変式情報表示装置による変更内容の提供が困難な場合には、ボードその他の文字による情報提供ができる設備によって代えることができる。</p> <p>☆ネットワークを形成するほかの交通機関の運行・運航に関する情報も提供する。</p> <p>☆車両からの避難が必要となった際に、必要な情報を文字により提供することができる可変式情報表示装置を備える。</p>
4 案内放送の方法	<p>■次に停車する鉄道駅の駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅で開くドアの方向(左側か右側か)等の運行に関する情報は、聞き取りやすい音量、音質、速さ、回数等で放送することを基本とする。</p>

	■次停車駅名等の案内放送は、前停車駅発車直後及び次停車駅到着直前に行うことを基本とする。
--	--

(9) 車両間転落防止設備

1) 基本的な考え方

鉄道車両の連結部には、プラットホーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けるものとする。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(車体)	
第三十三条 鉄道車両の連結部（常時連結している部分に限る。）には、プラットホーム上の旅客の転落を防止するための設備を設けなければならない。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1	転落防止設備の設置
	■旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りではない。
2	音による警告
	☆運行中に車両の連結・分離などが行われるなどの理由により、転落防止設備が設置できない場合には、音声による警告を行う。

## 5.6 航空輸送手段

### 5.6.1 航空旅客ターミナル施設

#### (1) 航空旅客保安検査場の通路

##### 1) 基本的な考え方

車いす使用者、その他金属探知機に反応することが明らかな器具等を使用する者については、門型の金属探知機を通過しなくて済むよう、十分な広さを有する別通路を設けるとともに、その旨の案内表示を行う。

また、セキュリティチェックは常に相手の尊厳を保ちながら実施すべきである。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(保安検査場の通路)	
第二十七条 航空旅客ターミナル施設の保安検査場（航空機の客室内への銃砲刀剣類等の持込みを防止するため、旅客の身体及びその手荷物の検査を行う場所をいう。以下同じ。）において門型の金属探知機を設置して検査を行う場合は、当該保安検査場内に、車椅子使用者その他の門型の金属探知機による検査を受けることのできない者が通行するための通路を別に設けなければならない。	
2 前項の通路の幅は、九十センチメートル以上でなければならない。	
3 保安検査場の通路に設けられる戸については、第四条第五項第二号口の規定は適用しない。	
4 保安検査場には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該保安検査場に表示するものとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 通路の幅	■有効幅 90 cm以上とする。
2 案内表示	■金属探知機に反応する車いす使用者、医療器具等の使用者、妊産婦等が金属探知機を通過しなくて済む旨の案内表示をすることを基本とする。
3 保安検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>■チェックは同性の検査官が行う。</li> <li>■（ほかの旅客に対するのと同じように）車いす使用者を含む障がい者等の尊厳を保たなければならない。</li> <li>■車いす使用者を対象にした一般的なやり方は、携帯型の磁気探知器を利用したチェックで、ほかの旅客が磁気探知ゲートをくぐってチェックを受ける場合とまったく同じで、ビープ音を発する。身体に触れてチェックするのは問題ない。</li> <li>■白杖を持つ視覚障がい者についても、その要望を確認のうえ、極力、心証を害さない様、白杖の取扱いに留意した上で、必要なセキュリティチェックを行う。</li> </ul>
4 保安検査場における聴覚障がい者の案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>■筆談用のメモなどを準備し、聴覚障がい者とのコミュニケーションに留意する。</li> <li>■この場合においては、当該設備を保有している旨を保安検査場に表示し、聴覚障がい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留意する。</li> <li>■筆談用具がある旨の表示については、職員及び旅客から見やすく、かつ旅客から手の届く位置に表示することを基本とする。</li> </ul>

#### (2) 航空旅客搭乗橋

##### 1) 基本的な考え方

搭乗橋は伸縮部分、可動部分を含む構造であるが、可能な限り移動等円滑化に留意する。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(旅客搭乗橋)	

<p>第二十八条 航空旅客ターミナル施設の旅客搭乗橋（航空旅客ターミナル施設と航空機の乗降口との間に設けられる設備であって、当該乗降口に接続して旅客を航空旅客ターミナル施設から直接航空機に乗降させるためのものをいう。以下この条において同じ。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、第三号及び第四号については、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。</p> <p>一 幅は、九十センチメートル以上であること。</p> <p>二 旅客搭乗橋の縁端と航空機の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。</p> <p>三 勾配は、十二分の一以下であること。</p> <p>四 手すりが設けられていること。</p> <p>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。</p> <p>2 旅客搭乗橋については、第九条の規定にかかわらず、視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないことができる。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）</p>	
1 幅	<p>■有効幅 90cm以上とする。</p>
2 渡り板	<p>■搭乗橋から航空機入り口までの通路は、段差を解消することが望ましいが、やむを得ず段差が生じる場合には、渡り板を設置する。</p> <p>■旅客搭乗橋の縁端と航空機の乗降口の床面との隙間又は段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障がある場合は、車いす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を1以上備える。</p> <p>■渡り板の表面は滑りにくい仕上げとすることを基本とする。</p>
3 勾配	<p>■搭乗口のスロープの勾配は、1/12 を超えてはならない。</p> <p>■渡り板部分についても、移動等円滑化に留意し、可能な限り勾配を緩やかにすることを基本とする。</p>
4 踊場	<p>☆踊場は、高低差 50cm 以内ごとに設ける。</p> <p>■高低差が 75cm を超えるものにあつては、踊場は高低差 75cm 以内ごとに設ける。</p> <p>☆上記高低差の規定にかかわらず、勾配 1/20 未満の場合は、20m を超えずに 1 箇所設ける。</p> <p>■屋内外に限らず、踊場の踏幅は、150cm 以上とし、折り返し、転回箇所における踊場の場合は、傾斜路の有効幅員と同じ幅を確保すること。ただし、構造上やむを得ない場合においても 150cm 以上を確保する。</p> <p>■通行の安全確保、休憩、転回のため、傾斜路の上端・下端、曲がりの部分、折り返し部分、ほかの通路との交差部分にも、踏幅 150cm 以上の水平なスペースを設ける。</p>
5 手すり	<p>■可動部分等を除き、手すりを設置する。</p> <p>■上記手すりは両側に設置を基本とする。</p> <p>■伸縮部の渡り板部分には手すりを設置する。</p> <p>■上記手すりは両側に設置を基本とする。</p>
6 床の表面	<p>■床の表面は滑りにくい仕上げとする。</p>
7 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>■旅客搭乗橋については、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設しないことができる。</p>
8 色彩	<p>■搭乗口における照明の明るさや壁の色合いなどは、弱視者（ロービジョン）の旅客にも進行方向が分かりやすいよう留意する。</p>
9 車いす使用者等への対応	<p>■搭乗橋を用いることができない場合でも、車いす使用者等が車いすに乗ったまま航空機の乗降口まで移動できるよう、代替設備を利用した搭乗及び降機方法を採用する等に留意する。</p> <p>☆本人が希望する場合には、常時使用している車いすのままで、航空機の乗降口まで移動できるようにする。</p>

### (3) 航空旅客搭乗改札口

#### 1) 基本的な考え方

サービスカウンターは、全ての利用者にアクセシブル（ユニバーサルアクセス）とする。  
障がいのあるあらゆる人々及び補助犬ユーザーに対し、要求に応じて、特別なチェックイン及び搭乗の介助を提供する。

各搭乗口の自動若しくはその他の改札口は、車いす使用者が円滑に通過できるよう留意する。

## 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(改札口)	
第二十九条 各航空機の乗降口に通ずる改札口のうち一以上は、幅が八十センチメートル以上でなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 幅	■各航空機の乗降口に通ずる改札口のうち1以上は、有効幅80cm以上とする。

## (4) 搭乗/降機

### 1) 基本的な考え方

航空機がアクセシブルであり、航空会社がよいサービスを提供するため、障がい者の搭乗/降機に留意する。

## 2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：大阪関西 UDGL）	
1 順番	☆障がい者はほかの旅客よりも先に搭乗し、ほかの旅客の後から、最後に降りるのが望ましい方法である。

## 5.6.2 航空機車両

### (1) 可動式ひじ掛け

#### 1) 基本的な考え方

客席数が30以上の航空機には、通路に面する客席（構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除く。）の半数以上について、通路側に可動式のひじ掛けを設けなければならない。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(可動式のひじ掛け)	
第六十四条 客席数が三十以上の航空機には、通路に面する客席（構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除く。）の半数以上について、通路側に可動式のひじ掛けを設けなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 可動式ひじ掛け	<p>■客席数が30以上の航空機には、通路に面する客席の半数以上について、通路側に可動式のひじ掛けを設ける。（構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものはこの限りではない。）</p> <p>■構造上の理由によりひじ掛けを可動式とできないものを除き、必要に応じ、通路に面する全ての客席について、可動式のひじ掛けを設けることを基本とする。ただし、上級クラスの座席において、周辺に十分な移乗スペースがある場合はこの限りではない。</p>

### (2) 機内用車いす

#### 1) 基本的な考え方

客席数が60以上の航空機の通路は、車いすを使用する者が円滑に通行することができる構造でなければならない。また、当該航空機内において利用できる車いすを備えなければならない。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(通路)	
第六十三条 客席数が六十以上の航空機の通路は、第六十五条の規定により備え付けられる車椅子を使用する者が円滑に通行することができる構造でなければならない。	
(車いすの備付け)	
第六十五条 客席数が六十以上の航空機には、当該航空機内において利用できる車椅子を備えなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 機内用車いすの設置	■客席数が60以上の航空機には、当該航空機内において利用できる車いすを備える。
2 仕様	<p>■機内用車いすは、しっかりとクッション材が入った座面に、肘掛けと、上半身と下半身をそれぞれ支えるシートベルト付きとすべきである。また、様々な利用者の使いやすさに留意したデザインとする。</p> <p>■各空港においては、座位保持困難な者のためにリクライニングタイプの車いすも利用可能とする。</p>

### (3) 運航情報提供設備

#### 1) 基本的な考え方

客席数が30以上の航空機には、当該航空機の運航に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(運航情報提供設備)	
第六十六条 客席数が三十以上の航空機には、当該航空機の運航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。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 運航情報提供設備の設置	■客席数が 30 以上の航空機には、当該航空機の運航に関する情報を離着陸時、緊急時等に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機内放送設備を備える。

(4) トイレ

1) 基本的な考え方

通路が 2 以上の航空機には、車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有する便所を 1 以上設けなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(便所)	
第六十七条 通路が二以上の航空機には、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造を有する便所を一以上設けなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車いす対応トイレの設置	■通路が 2 以上の航空機には、車いす対応トイレを 1 以上設ける。
2 ドアの幅	■ドア幅は、航空機に設置している車いすの通行を考慮したものとすることを基本とする。
3 トイレ内部の仕様	■車いす対応トイレは、航空機に設置している車いすのまま出入りすることができ、車いすから便座（腰掛け式＝洋式）への移動を考慮することを基本とする。 ■車いすから便座への移動が可能なスペースを確保することを基本とする。
4 非常通報装置	■手の届く範囲に設置することを基本とする。
5 車いす使用者が利用可能なトイレの設置	☆通路が 1、かつ客席数 60 以上の航空機には、車いす使用者が利用可能なトイレを設ける。 ☆ドア幅は、航空機に設置している車いすの通行を考慮したものとすることを基本とする。 ☆車いす使用者が利用可能なトイレは、車いす使用者が（独力又は介助者の介助により）車いすから便座（腰掛け式＝洋式）へ移動できるよう考慮する。 ☆非常通報装置は、手の届く範囲に設置する。

(5) その他

1) 基本的な考え方

航空機がアクセシブルであり、航空会社がよいサービスを提供するため、歩行補助具の保管や座席、補助犬のアクセスに留意する。

スムーズな移動がしにくい人や視覚・音声から情報の得にくい人、伝えることや理解することに留意が必要な人等からの移動支援の申し出に対応できるよう、職員に対して移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施する。

2) 各種基準等

基準：以下のとおり（参考とした基準等：大阪関西 UDGL）
-------------------------------

1 歩行補助具の保管	<ul style="list-style-type: none"> <li>■車いす及びその他歩行補助具は、できれば客室内に保管する。</li> <li>■客室内に十分なスペースがない場合、車いす及びその他歩行器具は輸送中に破損することがないように十分に留意したうえで、最後に載せて最初に下ろすようにできるよう、その他の場所に入れて輸送する。</li> <li>■車いす及びその他歩行補助具は、絶対に一般の預入手荷物と同じように輸送してはならず、破損することのないよう必要な注意を払う。</li> <li>■車いす及びその他歩行補助具は、旅客が空港内を自立して移動できるよう、到着時に航空機出口で所有者の元に戻るようにする。ただし、設備の構造上、それが難しい場合あるいは歩行補助具を航空機出口まで持ってくるのに長い時間がかかる場合には、本人の意向を確認の上、その受け渡し場所まで代替の車いすを貸し出す等留意する。</li> </ul>
2 座席	<ul style="list-style-type: none"> <li>■緊急脱出時の対応に留意したうえで、障がいのある乗客も、障がいのない乗客同様に、席を選択できるようにし、可能な限り本人の要望に沿った座席を用意する。</li> </ul>
3 補助犬のアクセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■航空会社は、障がい者が機内へ補助犬（盲導犬、介助犬、聴導犬）を同伴し円滑に利用できるよう、必要な措置をとらなければならない。</li> <li>■スタッフは補助犬ユーザーに希望を確認し、必要なサポートを行う。</li> <li>■要望がない場合でも、ユーザーとその他乗客が共に快適に過ごせるよう留意する。</li> <li>■動物検疫や補助犬の関係省庁や航空会社は、海外から日本に訪れる補助犬ユーザーに対し、事前に、日本の検疫ルール及び身体障害者補助犬法に関する情報について周知する。</li> </ul>

## 5.7 海上輸送手段

### 5.7.1 旅客船ターミナル

#### (1) 乗船ゲート

##### 1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等の移動等円滑化に留意し、1 以上は車いす使用者の移動に留意した拡幅ゲートを設ける。

##### 2) 各種基準等

#### 「移動等円滑化基準」

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(乗降用設備)	
第二十四条 旅客船ターミナルにおいて船舶に乗降するためのタラップその他の設備（以下この節において「乗降用設備」という。）を設置する場合は、当該乗降用設備は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 二 幅は、九十センチメートル以上であること。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 乗船ゲートの幅	■車いす使用者の動作の余裕を見込み、有効幅 90cm 以上とする。

#### (2) 棧橋・岸壁と連絡橋

##### 1) 基本的な考え方

高齢者や障がい者等全ての人が安全かつ円滑に移動できるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。経路の設定に当たっては、なるべく短距離でシンプルなものとし、また風雨雪、日射などの影響にも、留意することとする。岸壁と浮き桟橋を結ぶ連絡橋については、潮の干満によって勾配が変動することを考慮したうえで、全ての人が安全かつ円滑に移動できる構造とすることが必要である。また、乗客が車両用甲板に出入りする小型船舶の場合に、特に注意が必要である。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(移動等円滑化された経路)	
第四条 5 移動等円滑化された経路を構成する通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 三 次号に掲げる場合を除き、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。 四 構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。	
(視覚障がい者誘導用ブロック等)	
第九条 通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。	
(乗降用設備)	

<p>第二十四条 旅客船ターミナルにおいて船舶に乗降するためのタラップその他の設備（以下この節において「乗降用設備」という。）を設置する場合は、当該乗降用設備は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>一 椅子使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合には、この限りでない。</p> <p>三 手すりが設けられていること。</p> <p>四 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。</p>	
<p>（視覚障がい者誘導用ブロックの設置の例外）</p>	
<p>第二十五条 旅客船ターミナルにおいては、乗降用設備その他波浪による影響により旅客が転倒するおそれがある場所については、第九条の規定にかかわらず、視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないことができる。</p>	
<p>（転落防止設備）</p>	
<p>第二十六条 視覚障害者が水面に転落するおそれのある場所には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者の水面への転落を防止するための設備を設けなければならない。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）</p>	
1 床の表面	<p>■ 棧橋、岸壁や連絡橋の床は滑りにくい仕上げとする。</p>
2 段差	<p>■ つまずきの危険を最小限にし、縦断勾配・横断勾配を小さくし、わかりやすく表示された乗下船ルートを整備する。</p> <p>■ 埠頭と船舶の境界や、やむを得ず、段差・勾配を設ける場合には、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。</p> <p>■ 車いす使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。</p> <p>■ 段を設けない。</p> <p>■ 連絡橋と浮棧橋の間の摺動部（棧橋・岸壁と連絡橋の取り合い部等をいう。）に構造上やむを得ず段が生じる場合には、フラップ（補助板）等を設置する。</p>
3 段差摺動部	<p>■ 摺動部は安全に留意した構造を基本とする。</p> <p>■ フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）が大きいこと等により摺動部を容易に識別できるものを基本とする。</p> <p>☆ フラップの端部の厚みを可能な限り平坦に近づけることとし、面取りをするなど、車いす使用者が容易に通過できる構造とする。</p>
4 手すり	<p>■ 連絡橋等の乗降用設備には、手すりを設置する。</p> <p>■ 上記手すりを両側に設置することを基本とする。</p> <p>■ 高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に留意した手すり（例えば２段手すり等）を基本とする。</p> <p>☆ 始終端部においては、棧橋・岸壁と連絡橋間の移動に際し、つかまりやすい形状に留意する。</p>
5 視覚障がい者誘導用ブロック	<p>■ 通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものに、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。ただし、視覚障がい者の誘導を行う者が常駐する２以上の設備がある場合であって、当該２以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該２以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りではない。</p> <p>■ ターミナルビルを出て、タラップその他の全ての乗降用施設に至る経路に、敷設することを基本とする。ただし、連絡橋、浮棧橋等において波浪による影響により旅客が転落するおそれのある場所及び着岸する船舶により経路が一定しない部分については、敷設しない。</p> <p>■ 岸壁・棧橋（浮棧橋を除く）の連絡橋への入口部分には点状ブロックを敷設することを基本とする。</p>
6 転落防止設備	<p>■ 視覚障がい者が水面等へ転落する恐れがある箇所には、柵、点状ブロックその他の視覚障がい者の水面への転落を防止するための設備を設ける。</p>
7 ひさし	<p>☆ 経路上には、風雨雪及び日射を防ぐための屋根又はひさしを設置する。</p>
8 揺れ	<p>☆ 浮棧橋は、全ての人が安全に移動できるように、波浪に対し揺れにくい構造に留意</p>

	する。
9 採光	■高齢者や弱視者（ロービジョン）の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に留意する。
10 スロープ	■旅客が乗降するための出入口のうち1以上は、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていることとし、スロープ板の勾配は1/12以下とする。

### (3) タラップその他の乗降用設備

#### 1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等全ての人が安全かつ円滑に移動できるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。タラップに設けられる手すり及び階段は、旅客施設共通の規定のほかに、特別な留意を行うことが必要である。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(移動等円滑化された経路)	
第四条	
5	移動等円滑化された経路を構成する通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。
三	次号に掲げる場合を除き、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
四	構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。
(視覚障がい者誘導用ブロック等)	
第九条 通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。	
(乗降用設備)	
第二十四条 旅客船ターミナルにおいて船舶に乗降するためのタラップその他の設備（以下この節において「乗降用設備」という。）を設置する場合は、当該乗降用設備は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
一	車椅子使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合には、この限りでない。
二	幅は、九十センチメートル以上であること。
三	手すりが設けられていること。
四	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。
(視覚障がい者誘導用ブロックの設置の例外)	
第二十五条 旅客船ターミナルにおいては、乗降用設備その他波浪による影響により旅客が転倒するおそれがある場所については、第九条の規定にかかわらず、視覚障害者誘導用ブロックを敷設しないことができる。	
(転落防止設備)	
第二十六条 視覚障害者が水面に転落するおそれのある場所には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者の水面への転落を防止するための設備を設けなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1 バリアフリー経路	<p>■階段を使わなくとも、船舶が直接横付けできるような埠頭を整備し、岸壁から客席まで、車いす使用者が通過する際に支障となる段差がない、車いすが持ち上げられることなく乗降できる経路を確保する。なお、「持ち上げられることなく乗降できる構造」とは、車いすの駆動輪が浮くことなく乗降できる構造をいい、スロープの厚みによる段差は2cm以下とする。</p> <p>■旅客船への乗降に関して構造上やむを得ず段差が生じる場合には、スロープ板等を設置することにより、段差を極力小さくする。</p> <p>■船舶の床面レベルに直接つながる常設又は仮設のスロープ（及び船舶と埠頭の間）</p>

	すき間に渡す追加のスロープ板)を整備する。 ☆浮き棧橋(ポンツーン)を介しての乗船の場合には、岸壁と浮き棧橋に架けるスロープは潮位の高さの変化に対しても急勾配にならないよう考慮したものとする。
2 表面	■滑りにくい仕上げとする。
3 段摺動部	■安全に留意した構造を基本とする。 ■フラップの端部とそれ以外の部分との色の明度、色相又は彩度の差(輝度コントラスト)を大きくすること等により摺動部を容易に識別できるものを基本とする。 ☆フラップの端部の厚みを可能な限り平坦に近づけることとし、面取りをするなど、車いす使用者が容易に通過できる構造とする。 ■タラップ本体に階段を有する場合、別途スロープ又は昇降装置を設置することを基本とする。
4 階段	■タラップの高さが変化する構造のものを除き、蹴込み板を設けることを基本とする。
5 幅	■船舶に乗降するためのタラップは、有効幅90cm以上とし、高齢者等が安全に移動できるよう、両側の手すりにつかまることができる程度の有効幅とする。
6 手すり	■タラップには、手すりを両側に設置する。 ■高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に留意した手すり(例えば2段手すり等)を基本とする。 ☆始末端部においてはタラップへ乗り移る場合に際し、つかまりやすい形状に留意する。
7 勾配	☆1/12以下とする。
8 視覚障がい者誘導用ブロック	■通路その他これに類するもの(以下「通路等」という。)であって公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。ただし、視覚障がい者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りではない。
9 転落防止設備	■視覚障がい者が水面等へ転落する恐れがある箇所には、柵、点状ブロックその他の視覚障がい者の水面への転落を防止するための設備を設ける。
10 ひさし	☆風雨雪及び日射を防ぐことができる構造の屋根又はひさしを設置する。
11 その他	☆規格外の大型電動車いす使用者の方へも対応できるよう、乗降補助を行う等対応体制を整える。 ☆タラップやスロープ板については補助犬への留意から透明でないものとする。

## 5.7.2 船舶

### (1) 乗降用設備

#### 1) 基本的な考え方

車いす利用者等が、旅客船ターミナル等から旅客船内へのアプローチをスムーズに行うことができるよう、連続性のある移動動線の確保につとめることが必要である。港湾旅客施設は、波浪や潮位差等の影響を受ける特殊な条件下で供用されていることもあり、タラップ、ボーディングブリッジ等の乗降用設備のバリアフリー化に当たっては、特別の留意が必要となる。

タラップやボーディングブリッジ等の乗降用設備により段差部分を解消し、車いす利用者等のスムーズな移動に留意することが必要である。円滑に乗降支援を行うため、タラップやボーディングブリッジ等の乗降用設備、フラップ（補助板）等の維持管理、係員・乗組員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
○ハード基準 (乗降用設備)	
第四十七条 船舶に乗降するためのタラップその他の設備を備える場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 車椅子使用者が持ち上げられることなく乗降できる構造のものであること。	
○ソフト基準 (乗降用設備)	
第九十八条 船舶に乗降するためのタラップその他の設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に乗降するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に乗降できる場合は、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 タラップ等の乗降用設備を使用した乗降支援	<p>■船舶に乗降するためのタラップその他の設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者が円滑に乗降するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に乗降できる場合は、この限りではない。</p> <p>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の求めに応じて使用できるように、タラップやボーディングブリッジ等の乗降用設備、フラップ等の乗降補助具を維持管理することを基本とする。</p> <p>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの申し出に対応できるよう、係員・乗組員に対して、タラップやボーディングブリッジ等の乗降用設備の操作方法や、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の乗降支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施することを基本とする。</p> <p>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの乗降支援の申し出に対応できるよう、係員・乗組員の配置、勤務体制の確保を図ることを基本とする。</p> <p>■乗降支援は、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の意向を尊重しつつ、揺れや天候等を考慮しながら、乗降の安全が確保できる場所・方法で実施することを基本とする。</p> <p>■乗降支援に当たっては、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認することを基本とする。</p> <p>■乗降用設備やその周辺が混雑している場合には、ほかの利用者に乗降場所を空けてもらう等の声掛けをする。</p> <p>☆高齢者、障がい者等を含む全ての利用者について、優先乗船を行う等、一般の旅客を含めた利用者全体の円滑な乗降を行う。</p> <p>☆高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の乗降支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施する。</p>

(2) 出入口

1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等を含む全ての利用者が、旅客船ターミナル等や車両区域から旅客船内へのアプローチをスムーズに行うことができるよう、連続性のある移動動線の確保につとめることが必要である。

船舶の安全を確保するために必要なコーミング等の設置により生じる段差の解消については、段差解消手段により危険な状態を生じないよう、船舶の安全を確保した適切な手段であることが必要となる。また、この場合において、スロープ板等は、取り外し可能なものとして行うことができる。スロープ板や可動式コーミング解消装置等を使用する場合、乗組員による安全確認や設置等が必要になる。円滑に移動支援を行うため、スロープ板や可動式コーミング解消装置等の維持管理、乗組員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
○ハード基準 (出入口)	
<p>第四十八条 旅客が乗降するための出入口（舷門又は甲板室の出入口をいう。第九十九条第一項において同じ。）のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 スロープ板その他の車椅子使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。</p> <p>2 車両区域の出入口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 スロープ板その他の車椅子使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。</p>	
○ソフト基準 (出入口)	
<p>第九十九条 旅客が乗降するための出入口については、第四十八条第一項第二号の設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に通過するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に通過できる場合は、この限りでない。</p> <p>2 車両区域の出入口については、第四十八条第二項第二号の設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に通過するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に通過できる場合は、この限りでない。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 出入口における移動支援	<p>■旅客が乗降するための出入口に、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車いす使用者が円滑に通過するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に通過できる場合は、この限りではない。</p> <p>■車両区域の出入口に、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車いす使用者が円滑に通過するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に通過できる場合は、この限りではない。</p> <p>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の求めに応じて使用できるように、スロープ板や可動式コーミング解消装置等を維持管理することを基本とする。</p> <p>■スロープ板等は速やかに使用できる場所に配備することを基本とする。</p> <p>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの申し出に対応できるよう、乗組員に対して、スロープ板や可動式コーミング解消装置等の操作方法や、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の乗降支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施することを基本とする。</p> <p>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの移動支援の申し出に対応できるよう、乗組員の配置、勤務体制の確保を図ることを基本とする。</p> <p>■移動支援は、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の意向を尊重しつつ、揺れや天候等を考慮しながら、移動の安全が確保できる場所・方法で実施することを基本とする。</p> <p>■移動支援に当たっては、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認することを基本とする。</p> <p>■船内や出入口が混雑している場合には、ほかの利用者に移動経路を空けてもらう等</p>

	<p>の声掛けをすることを基本とする。</p> <p>☆高齢者、障がい者等を含む全ての利用者について、優先乗船を行う等、一般の旅客を含めた利用者全体の円滑な乗降を行う。</p> <p>☆高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の移動支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施する。</p>
--	--

### (3) 通路

#### 1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等を含む全ての利用者が、舷門又は甲板室出入口、もしくは車両区域出入口から、基準適合客席及び車いすスペースとの間の通路の移動を、スムーズかつ安全に行うことができるよう、連続性のある移動動線の確保に努めることが必要である。また、基準適合客席及び車いすスペースから船内旅客用設備までの経路も、全ての利用者がスムーズかつ安全に通行可能なよう留意することが必要である。基準適合客席及び車いすスペースから船内旅客用設備までの経路に関しては、原則、単独で移動を可能とすることが必要である。

船舶の安全を確保するために必要な設備等により生じる段差の解消については、段差解消手段により危険な状態を生じないように、船舶の安全を確保した適切な手段であることが必要となる。また、この場合において、スロープ板等は、取り外し可能なものとするができる。スロープ板や可動式コーミング解消装置等を使用する場合、乗組員による安全確認や設置等が必要になる。円滑に移動支援を行うため、スロープ板や可動式コーミング解消装置等の維持管理、乗組員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

視覚障がい者が船内を移動するにあたり、危険箇所に進入する可能性を排除するために、点状ブロックの設置が不可欠である。ただし、船内においては、スペースに制約があることから、車いす使用者や高齢者のスムーズな移動に影響するといったことも考えられるため、整備に当たっては全ての人が歩行しやすくなるよう留意することが望ましい。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
○ハード基準 (通路)	<p>第五十一条 第四十八条第一項の基準に適合する出入口及び同条第二項の基準に適合する車両区域の出入口と第四十九条第一項又は第二項の基準に適合する客席（以下「基準適合客席」という。）及び前条の規定により設けられた車椅子スペース（以下「船内車椅子スペース」という。）との間の通路のうちそれぞれ一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>五 スロープ板その他の車椅子使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。</p> <p>2 前項の規定は、基準適合客席及び船内車椅子スペースと船内旅客用設備（便所（第五十四条第三項の規定により準用される第十三条第二項の基準に適合する便所に限る。）、第五十五条の基準に適合する食堂、第五十六条の基準に適合する売店及び総トン数二十トン以上の船舶の遊歩甲板（通常の航行時において旅客が使用する暴露甲板（通路と兼用のものは除く。）であって、基準適合客席と同一の甲板上にあるものをいう。第五十七条において同じ。）をいう。以下同じ。）との間の通路のうちそれぞれ一以上について準用する。この場合において、前項第一号中「八十センチメートル」とあるのは「百二十センチメートル」と、同項第六号中「支障のないものであること」とあるのは「支障のないものであり、かつ、五十メートル以内ごとに車椅子が転回し及び車椅子使用者同士がすれ違うことができる広さの場所が設けられていること」と読み替えるものとする。</p>
○ソフト基準 (通路)	<p>第一百条 第五十一条第一項の通路については、同項第五号の設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車椅子使用者が円滑に通過するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に通過できる場合は、この限りでない。</p> <p>2 前項の規定は、第五十一条第二項の通路について準用する。この場合において、前項中「同項第五号」とあるのは「同条第二項の規定により準用される同条第一項第五号」と読み替えるものとする。</p>

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1	<p>通路における移動支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■舷門又は甲板室の出入口及び車両区域の出入口と基準適合客席及び船内車いすスペースとの間の通路、及び基準適合客席及び船内車いすスペースと船内旅客用設備との間の通路に、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者が円滑に通過するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に通過できる場合は、この限りではない。</li> <li>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の求めに応じて使用できるように、スロープ板や可動式コーミング解消装置等を維持管理することを基本とする。</li> <li>■スロープ板等は速やかに使用できる場所に配備することを基本とする。</li> <li>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの申し出に対応できるよう、乗組員に対して、スロープ板や可動式コーミング解消装置等の操作方法や、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施することを基本とする。</li> <li>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの移動支援の申し出に、迅速かつ確実に対応できるよう、乗組員の配置、勤務体制の確保を図ることを基本とする。</li> <li>■移動支援は、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の意向を尊重しつつ、揺れや天候等を考慮しながら、移動の安全が確保できる場所・方法で実施することを基本とする。</li> <li>■移動支援に当たっては、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者と思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認することを基本とする。</li> <li>■船内や出入口が混雑している場合には、ほかの利用者に移動経路を空けてもらう等の声掛けをすることを基本とする。</li> <li>■階段の近接する通路には、点状ブロック（視覚障がい者に対し段差の存在等の警告又は注意喚起を行うために床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との明度差が大きいこと等により容易に識別できるものをいう。）を敷設しなければならない。</li> </ul> <p>☆高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の乗降支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施する。</p>

#### (4) 昇降機

##### 1) 基本的な考え方

複数の甲板を有する船舶で、舷門又は甲板室の出入口もしくは車両区域出入口と、基準適合客席又は車いすスペースや、基準適合客席又は車いすスペースと、船内旅客用設備が異なる甲板に設置されている場合には、その間の通路において、垂直移動が必要となるため、エレベーターの設置による段差バリアの解消が必要である。エレベーターは、車いす使用者の単独での利用をはじめ、車いす使用者以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、全ての利用者が、安全に、かつ容易に移動できるように、きめ細かに留意することが望まれる。エレベーターの視覚障がい者等の利用に当たっては、当該エレベーターの到着する階や出入口等が分かる必要がある。必要な情報を提供するため、音声案内装置を設置するだけでなく、適切に使用するとともに、継続して機能を維持する。

また、複数の甲板を有する船舶で、舷門又は甲板室の出入口もしくは車両区域出入口と、基準適合客席又は車いすスペースが異なる甲板に設置されている場合であって、その間の通路における垂直方向のバリアを解消するため、車いす対応エスカレーター等を使用し、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者を支援する場合には、乗組員による安全確認や操作等が必要になる。円滑に移動支援を行うため、これらの昇降機等の維持管理、乗組員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」
○ハード基準 (移動等円滑化された経路)

<p>第四条</p> <p>7 移動等円滑化された経路を構成するエレベーターは、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 籠の内法幅は百四十センチメートル以上であり、内法奥行きは百三十五センチメートル以上であること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）については、この限りでない。</p> <p>八 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられていること。</p> <p>十二 乗降口ビーには、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられていること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合又は当該エレベーターの停止する階が二のみである場合は、この限りでない。</p>
<p>(出入口)</p> <p>第四十八条 旅客が乗降するための出入口（舷門又は甲板室の出入口をいう。第九十九条第一項において同じ。）のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>2 車両区域の出入口のうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p>
<p>(通路)</p> <p>第五十一条 第四十八条第一項の基準に適合する出入口及び同条第二項の基準に適合する車両区域の出入口と第四十九条第一項又は第二項の基準に適合する客席（以下「基準適合客席」という。）及び前条の規定により設けられた車椅子スペース（以下「船内車椅子スペース」という。）との間の通路のうちそれぞれ一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>2 前項の規定は、基準適合客席及び船内車椅子スペースと船内旅客用設備（便所（第五十四条第三項の規定により準用される第十三条第二項の基準に適合する便所に限る。）、第五十五条の基準に適合する食堂、第五十六条の基準に適合する売店及び総トン数二十トン以上の船舶の遊歩甲板（通常の航行時において旅客が使用する暴露甲板（通路と兼用のものは除く。）であって、基準適合客席と同一の甲板にあるものをいう。第五十七条において同じ。）をいう。以下同じ。）との間の通路のうちそれぞれ一以上について準用する。この場合において、前項第一号中「八十センチメートル」とあるのは「百二十センチメートル」と、同項第六号中「支障のないものであること」とあるのは「支障のないものであり、かつ、五十メートル以内ごとに車椅子が転回し及び車椅子使用者同士がすれ違うことができる広さの場所が設けられていること」と読み替えるものとする。</p>
<p>(昇降機)</p> <p>第五十三条 第四十八条第一項の基準に適合する出入口及び同条第二項の基準に適合する車両区域の出入口と基準適合客席又は船内車椅子スペースが別甲板にある場合には、第五十一条第一項の基準に適合する通路に、エレベーター、エスカレーターその他の昇降機であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものを一以上設けなければならない。</p> <p>6 基準適合客席又は船内車椅子スペースと船内旅客用設備が別甲板にある場合には、第五十一条第二項において準用する同条第一項の基準に適合する通路にエレベーターを一以上設けなければならない。</p> <p>7 第四条第七項（同項第四号を除く。）及び第二項第二号の規定は、前項の規定により設けられるエレベーターについて準用する。</p>
<p>○ソフト基準 (昇降機)</p>

<p>第百二条 第五十一条第二項において準用する同条第一項の基準に適合する通路に設けられたエレベーターについては、次に掲げる基準を遵守しなければならない。</p> <p>一 籠内については、第五十三条第七項の規定により準用される第四条第七項第二号ただし書の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、開閉する籠の出入口が音声により知らされるようにすること。</p> <p>二 籠内については、第五十三条第七項の規定により準用される第四条第七項第八号の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖が音声により知らされるようにすること。</p> <p>三 乗降口ビエーについては、第五十三条第七項の規定により準用される第四条第七項第十二号本文の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、到着する籠の昇降方向が音声により知らされるようにすること。</p> <p>四 籠内については、第五十三条第七項の規定により準用される第四条第七項第十二号ただし書の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向が音声により知らされるようにすること。</p> <p>2 第五十一条第一項の基準に適合する通路に設けられたエスカレーターその他の昇降機（エレベーターを除く。）であって高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造のものについては、車椅子使用者が当該昇降機を円滑に利用するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該昇降機を使用しなくても円滑に昇降できる場合は、この限りでない。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）</p>	
1 籠内の音声による情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>■基準適合客席又は車いすスペースと、船内旅客用設備の間の通路において、籠の出入口が複数あるエレベーターの籠内に、開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、開閉する籠の出入口を音声により知らせる。</li> <li>■基準適合客席又は車いすスペースと、船内旅客用設備の間の通路において、エレベーターの籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる。</li> <li>■基準適合客席又は車いすスペースと、船内旅客用設備の間の通路において、エレベーターの籠内に、籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる。</li> <li>■継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理することを基本とする。</li> </ul>
2 乗降口ビエーの音声による情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>■基準適合客席又は車いすスペースと、船内旅客用設備の間の通路において、エレベーターの乗降口ビエーに、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる。</li> <li>■継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理することを基本とする。</li> </ul>
3 エスカレーター等の昇降機による移動支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>■舷門又は甲板室の出入口及び車両区域の出入口と基準適合客席及び船内車いすスペースとの間の通路に、エスカレーターその他の昇降機（エレベーターを除く。）であって高齢者、障がい者等の円滑な利用に適した構造のものが設けられた場合には、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者が当該昇降機を円滑に利用するために必要となる役務を提供する。ただし、当該昇降機を使用しなくても円滑に昇降できる場合は、この限りではない。</li> <li>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の求めに応じて使用できるように、エスカレーター・階段昇降機等の昇降機を維持管理することを基本とする。</li> <li>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの申し出に対応できるよう、乗組員に対して、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施することを基本とする。</li> <li>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの昇降機による移動支援の申し出に対応できるよう、乗組員の配置、勤務体制の確保を図ることを基本とする。</li> <li>■移動支援は、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の意向を尊重しつつ、揺れや天候等を考慮しながら、移動の安全が確保できる方法で実施することを基本とする。</li> </ul>

	<p>る。</p> <p>■移動支援に当たっては、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者と意思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認することを基本とする。</p> <p>■昇降機付近等が混雑している場合には、ほかの利用者に移動場所を空けてもらう等の声掛けをすることを基本とする。</p> <p>■エスカレーターの上端及び下端並びにエレベーターの操作盤に近接する通路には、点状ブロック（視覚障がい者に対し段差の存在等の警告又は注意喚起を行うために床面に敷設されるブロックであって、点状の突起が設けられており、かつ、周囲の床面との明度差が大きいこと等により容易に識別できるものをいう。）を敷設しなければならない。</p> <p>☆高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の移動支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施する。</p>
--	--

(5) 車いすスペース

1) 基本的な考え方

車いすから降りて椅子席等に着席することが不都合な場合を想定し、車いすのまま船内にとどまることができるスペースを確保する必要がある。

航行中の車いす使用者等の安全を確保するため、車いすを車いす固定装置に固定する場合、仕様によっては、乗組員による固定・解除等が必要になる場合がある。円滑に支援を行うため、車いす固定装置の維持管理、乗組員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
○ハード基準 (車いすスペース)	
<p>第五十条 旅客定員百人ごとに一以上の割合で、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを車椅子使用者が円滑に利用できる場所に設けなければならない。ただし、航行予定時間が八時間以上であり、かつ、客席として座席又は寝台のみが設けられている船舶については、この限りでない。</p> <p>五 車椅子を固定することができる設備が設けられていること。</p>	
○ソフト基準 (車いすスペース)	
<p>第一百条 船内車椅子スペースについては、第五十条第五号の設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、車椅子を固定するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該設備を使用しなくても車椅子を固定できる場合又は車椅子の構造上の理由により車椅子の固定が困難な場合は、この限りでない。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、大阪関西 UDGL）	
1	<p>バリアフリー客席</p> <p>■船内の客席は、可能な限り、ユニバーサルデザインの原則を適用しなければならない。</p> <p>■船内の客席は全て、様々な人々に対応できるものでなければならない。背もたれのない座面の高い椅子や、肘掛けや、キックスペースのないベンチのみが設置されていることのないようにすべきである。</p> <p>■客席のうち旅客定員ごと 25 人ごとに 1 以上のバリアフリー客席を設けなければならない。</p> <p>■バリアフリー客席は、前席との間のスペースは車いす使用者が移乗できる空間（85 cm 以上）を確保し、床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。</p> <p>■バリアフリー客席のうち、いす席については、通路側の肘掛けを跳ね上げ式とする。</p> <p>■バリアフリー客席のうち、寝台については、寝台の上面の高さが 40 cm から 45 cm 程度とし、幅 140 cm 以上及び奥行き 135 cm 以上である広さ、又は、直径 150 cm 以上の円形の空間が確保できる広さを有しており、かつ、車いす使用者が部屋の出入口、寝台及び当該広さの場所の間の移動を円滑に行うことが可能であることと</p>

	<p>し、寝台の戸の前の廊下空間は車いすが回転できることとする。</p> <p>■バリアフリー客席は、災害時等において客席から円滑に避難できる避難経路を確保し避難誘導を行うことができることを前提として、船内の複数のエリアに設置する。</p> <p>☆バリアフリー客席は、トイレ、売店、異なる風景が楽しめる場所及び車いすが回転できるエリアへの経路を1ルート以上確保する。</p> <p>■車いす使用者全員をひとつのエリアに集めるのは適切ではない。</p> <p>■移動困難者にも、ほかの乗客同様、様々なエリアで客席を選択できるようにすべきである。したがって、客座席エリアには、車いすやハンドル型電動車いすの利用者も利用できるよう、車いすスペースを組み込む必要がある。</p> <p>☆安全上問題のない範囲で、車いすスペースに折り畳み式や取り外し可能な椅子等を設置する等、同伴者が車いす使用者とともに座ることができるよう留意する。</p>
2 補助犬対応	<p>■バリアフリー客席全体の5%（最低1箇所）は、補助犬にも対応して、さらに、50cm×130cmのスペースをそれぞれに割り当てる必要がある。補助犬は船内で同伴可能であり、補助犬を同伴する本人に希望を確認したうえで、補助犬と一緒にできるスペースを案内する。</p>
3 スペース等	<p>☆車いすスペースは、奥行きが140cm以上、幅が90cm以上とする。</p> <p>■旅客定員100人ごとに1以上の割合で、奥行きが135cm以上、幅が80cm以上の広さの車いすスペースを、車いす使用者が円滑に利用できる場所に設ける。</p> <p>■床からの座面高さは最大48cmとし、概ね奥行き42cm、幅42cmとする。</p>
4 船内における車いすの固定	<p>■車いすスペースには、車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すり及び車いすを固定することができる設備を設置することが必要である。</p> <p>■船内の車いすスペースに、車いすを固定することができる設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、車いすを固定するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても車いすを固定できる場合又は車いすの構造上の理由により車いすの固定が困難な場合は、この限りではない。</p> <p>■車いす使用者等の求めに応じて使用できるように、車いす固定装置を維持管理することを基本とする。</p> <p>■車いす使用者等からの申し出に対応できるよう、乗組員に対して、車いす固定装置の操作方法、車いす使用者等の支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施することを基本とする。</p> <p>■車いす使用者等からの車いすの固定の申し出に対応できるよう、乗組員の配置、勤務体制の確保を図ることを基本とする。</p> <p>■支援に当たっては、車いす使用者等と意思疎通を図り、支援の内容を確認することを基本とする。</p> <p>■固定を行う際は、車いすのブレーキをかけ、固定装置を使用して固定することを基本とする。</p> <p>■腰ベルト等を使用する場合は、正しい位置に装着することを基本とする。</p> <p>■船内が混雑している場合には、ほかの利用者に車いすスペースを空けてもらう等の声掛けをすることを基本とする。</p> <p>☆車いすが固定されているか適宜確認する。</p> <p>☆車いす使用者等の支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施する。</p>
5 ラウンジ	<p>■ラウンジが設置されている場合、各ラウンジの座席の少なくとも5%は、車いすから、あるいは客席から車いすへの移乗がしやすいデザインとし、隣にオープンスペースを設けておかなければならない。ただし、以下に規定する車いす使用者の円滑な利用に適した構造を有するテーブルに配置する客席については、その隣のオープンスペースは不要とする。</p> <p>■いすの収容数に対し1%以上の割合で、車いす使用者が車いすに乗ったまま利用できる構造を有するテーブルを配置することとする。車いす使用者が車いすに乗ったまま利用できる構造を有するテーブルとは、車いすのアームサポート及びフットサポートが卓の下に入り、かつ、車いすに座った状態のまま食事できる構造であって、卓の下に高さ65cm以上及び奥行き45cm以上の空間が確保されており、卓の上</p>

	面が70cm程度であるものをいう。 ■ラウンジに設置する車いすスペースは補助犬が伏せられる十分な広さにすべきである。
6 案内表示	■客席表示については、障がいを問わず、また外国人にも認知できるような的確な表示を当該客席付近の分かりやすい場所に設置する。

(6) トイレ

1) 基本的な考え方

便所は、全ての利用者がアクセスしやすい構造とする必要がある。視覚障がい者等が便所を円滑に利用するに当たっては、当該便所の男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合）並びに便所の構造が知られる必要がある。必要な情報を提供するため、音による案内装置を設置するだけでなく、継続して機能を維持することが重要である。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
○ハード基準 (便所)	
第十三条 便所を設ける場合は、当該便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。 一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。	
第五十四条 2 第十三条第一項の規定は、船舶に便所を設ける場合について準用する。	
○ソフト基準 (便所)	
第百三条 便所の出入口付近については、第五十四条第二項の規定により準用される第十三条第一項第一号の設備（音によるものに限る。）が設けられた場合には、当該設備を使用して、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造が音により視覚障害者に示されるようにしなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 便所の出入口付近の音による案内	■便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音により視覚障がい者に示すための設備が設けられた場合には、当該設備を使用して、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音により視覚障がい者に示す。 ■継続して音により情報提供できるように、音による案内装置を維持管理することを基本とする。

(7) 食堂

1) 基本的な考え方

食堂については、旅客船の大きさ、航行時間、旅客定員等様々な理由から設置の必要性が発生し、設置されているものであり、全ての人と同様のレベルのサービスを楽しむことを原則として考えることが必要である。聴覚障がい者は、アナウンスや乗組員の声が聞こえない・聞こえにくい、自分の要求が伝えられない・伝えにくい等の状況がある。必要に応じて、聴覚障がい者等の円滑な意思疎通を図るため、筆談等により意思疎通を図るとともに、必要な乗組員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
○ハード基準 (食堂)	

第五十五条 専ら旅客の食事の用に供する食堂を設ける場合は、そのうち一以上は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
五 聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられていること。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該食堂に表示すること。	
○ソフト基準 (食堂)	
第百四条 専ら旅客の食事の用に供する食堂については、第五十五条第五号の設備が備えられた場合には、聴覚障害者からの求めに応じ、当該設備を使用して、文字により意思疎通を図らなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 聴覚障がい者用コミュニケーション設備を使用した意思疎通	<p>■専ら旅客の食事の用に供する食堂に、聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられた場合には、聴覚障がい者等からの求めに応じ、当該設備を使用して、文字により意思疎通を図る。</p> <p>■聴覚障がい者等の求めに応じて使用できるように、筆談用具等を維持管理することを基本とする。</p> <p>■筆談用具等は速やかに使用できる場所に配備することを基本とする。</p> <p>■聴覚障がい者等からの申し出に対応できるよう、乗組員に対して、筆談用具等を使用した聴覚障がい者等との意思疎通の方法に関する教育訓練を継続的に実施することを基本とする。</p> <p>■聴覚障がい者等からの筆談用具等を使用した意思疎通の申し出に対応できるよう、乗組員の配置、勤務体制の確保を図ることを基本とする。</p> <p>☆聴覚障がい者等との筆談用具等を使用した意思疎通の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施する。</p> <p>☆話し言葉や文字表現による意思疎通が困難な高齢者、障がい者等が自分の意思及び要求を相手に的確に伝え理解させることを支援する絵記号（JIST0103）を利用したコミュニケーション支援ボード等を使用して意思疎通を図る。</p> <p>☆意思疎通を支援するアプリケーションソフトウェア等を導入する。</p>

## (8) 売店

### 1) 基本的な考え方

売店については、旅客船の大きさ、航行時間、旅客定員等様々な理由から設置の必要性が発生し、設置されるものであり、全ての人が同様のレベルのサービスを楽しむことを原則として考えることが必要である。

聴覚障がい者は、アナウンスや乗組員の声が聞こえない・聞こえにくい、自分の要求が伝えられない・伝えにくい等の状況がある。必要に応じて、聴覚障がい者等の円滑な意思疎通を図るため、筆談等により意思疎通を図るとともに、必要な乗組員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
○ハード基準 (売店)	
第五十六条 一以上の売店（専ら人手により物品の販売を行うための設備に限る。第百五条において同じ。）には、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を備えなければならない。この場合においては、当該設備を保有している旨を当該売店に表示するものとする。	
○ソフト基準 (売店)	
第百五条 売店については、第五十六条の設備が備えられた場合には、聴覚障害者からの求めに応じ、当該設備を使用して、文字により意思疎通を図らなければならない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 聴覚障がい者用コ	■売店に、聴覚障がい者が文字により意思疎通を図るための設備が備えられた場合には、聴覚障がい者等からの求めに応じ、当該設備を使用して、文字により意思疎通

<p>コミュニケーション設備を使用した意思疎通</p>	<p>を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■聴覚障がい者等の求めに応じて使用できるように、筆談用具等を維持管理することを基本とする。</li> <li>■筆談用具等は速やかに使用できる場所に配備することを基本とする。</li> <li>■聴覚障がい者等からの申し出に対応できるよう、乗組員に対して、筆談用具等を使用した聴覚障がい者等との意思疎通の方法に関する教育訓練を継続的に実施することを基本とする。</li> <li>■聴覚障がい者等からの筆談用具等を使用した意思疎通の申し出に対応できるよう、乗組員の配置、勤務体制の確保を図ることを基本とする。</li> </ul> <p>☆聴覚障がい者等との筆談用具等を使用した意思疎通の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施する。</p> <p>☆話し言葉や文字表現による意思疎通が困難な高齢者、障がい者等が自分の意思及び要求を相手に的確に伝え理解させることを支援する絵記号（JIST0103）を利用したコミュニケーション支援ボード等を使用して意思疎通を図る。</p> <p>☆意思疎通を支援するアプリケーションソフトウェア等を導入する。</p>
-----------------------------	--

(9) 遊歩甲板

1) 基本的な考え方

旅客が風景等を楽しむための遊歩甲板については、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者が当該遊歩甲板に出ることができるようにすることが望ましい。

船舶の安全を確保するために必要なコーミング等の設置により生じる段差の解消については、段差解消手段により危険な状態を生じないように、船舶の安全を確保した適切な手段であることが必要となる。また、この場合において、スロープ板等は、取り外し可能なものとして行うことができる。スロープ板や可動式コーミング解消装置等を使用する場合、乗組員による安全確認や設置等が必要になる。円滑に移動支援を行うため、スロープ板や可動式コーミング解消装置等の維持管理、乗組員の教育訓練や体制の確保を図ることが重要である。

2) 各種基準等

<p>関係法令：「移動等円滑化基準」</p>	
<p>○ハード基準 (遊歩甲板)</p>	
<p>第五十七条 総トン数二十トン以上の船舶の遊歩甲板は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>二 段を設ける場合は、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられていること。</p>	
<p>○ソフト基準 (遊歩甲板)</p>	
<p>第一百六条 総トン数二十トン以上の船舶の遊歩甲板については、第五十七条第二号の設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、車いす使用者が円滑に通過するために必要となる役務を提供しなければならない。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に通過できる場合は、この限りでない。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）</p>	
<p>1 遊歩甲板における移動支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■総トン数二十トン以上の船舶の遊歩甲板に、スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備が備えられた場合には、当該設備を使用して、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者が円滑に通過するために必要となる役務を提供する。ただし、当該設備を使用しなくても円滑に通過できる場合は、この限りではない。</li> <li>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の求めに応じて使用できるように、スロープ板や可動式コーミング解消装置等を維持管理することを基本とする。</li> <li>■スロープ板等は速やかに使用できる場所に配備することを基本とする。</li> <li>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの申し出に対応できるよう、乗組員に対して、スロープ板や可動式コーミング解消装置等の操作方法や、高齢者、障がい</li> </ul>

	<p>者等を含む全ての利用者の移動支援の方法に関する教育訓練を継続的に実施することを基本とする。</p> <p>■高齢者、障がい者等を含む全ての利用者からの移動支援の申し出に対応できるよう、乗組員の配置、勤務体制の確保を図ることを基本とする。</p> <p>■移動支援は、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の意向を尊重しつつ、揺れや天候等を考慮しながら、移動の安全が確保できる場所・方法で実施することを基本とする。</p> <p>■移動支援に当たっては、高齢者、障がい者等を含む全ての利用者と思疎通を図り、支援の要否や内容・方法を確認することを基本とする。</p> <p>■遊歩甲板が混雑している場合には、ほかの利用者に移動経路を空けてもらう等の声掛けをすることを基本とする。</p> <p>☆高齢者、障がい者等を含む全ての利用者の移動支援の方法に関する教育訓練は、当事者やバリアフリーに関する専門家等の参加の下、実施する。</p>
--	---

(10) 運航情報提供設備

1) 基本的な考え方

目的港の港名その他船舶の運航に関する情報を的確に提供するように留意する。

また、事故など緊急時には利用者にできるだけ早く新しい情報を的確に提供するように留意する。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(運航情報提供設備)	
第五十九条 目的港の港名その他の当該船舶の運航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。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1	<p>運航情報提供設備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「文字等により表示するための設備」とは、電光掲示装置、黒板その他これに類する設備をいう。</li> <li>・「音声により提供するための設備」とは、船内放送装置その他これに類する設備をいう。</li> <li>・「その他の当該船舶の運航に関する情報」とは、当該船舶の目的港が変更された場合、その変更に関する情報を含むものとする。</li> </ul>

## 5.8 徒歩等（歩道等、自転車歩行者専用道路等）

### 5.8.1 歩道等、自転車歩行者専用道路等

#### （1）歩道の設置及び有効幅員

##### 1）基本的な考え方

最寄りの鉄道駅（瀬谷駅）から会場までの道路等には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化を図る観点から、原則として車道と分離して歩道を設置し、道路構造令に定められた値以上の有効幅員を備えた歩道を設けることが基本となる。

歩道等は、車いす使用者がいつでもすれ違える有効幅員を確保しなければならない。このため、歩道上の路上施設又は占用物件の設置に必要な有効幅員、歩行者が通行可能な有効幅員を確保しなければならない。実際の有効幅員設定の際には、当該道路の歩行者や自転車の交通の状況（交通量等）、高齢者、障がい者等の利用状況等（歩行速度が健常者より速いもしくは遅いことや、立ち止まったり、休憩を頻繁に行ったりするなどの特性がある）を考慮して設定する必要がある。

##### 2）各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
（歩道）	
第三条 道路（自転車歩行者道を設ける道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。	
（有効幅員）	
第四条 歩道の有効幅員は、道路構造令第十一条第三項に規定する幅員の値以上とするものとする。	
2 自転車歩行者道の有効幅員は、道路構造令第十条の二第二項に規定する幅員の値以上とするものとする。	
3 自転車歩行者専用道路の有効幅員は、道路構造令第三十九条第一項に規定する幅員の値以上とするものとする。	
4 歩行者専用道路の有効幅員は、道路構造令第四十条第一項に規定する幅員の値以上とするものとする。	
5 歩道若しくは自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）又は自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路（以下「自転車歩行者専用道路等」という。）の有効幅員は、当該歩道等又は自転車歩行者専用道路等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。	
（経過措置）	
第四条 歩道の有効幅員は、道路構造令第十一条第三項に規定する幅員の値以上とするものとする。	
3 第三条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第四条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を一・五メートルまで縮小することができる。	
4 移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第四条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を一メートルまで縮小することができる。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 歩道等の設置	■原則、歩道を設ける。（自転車歩行者道を設ける道路、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を除く。）
2 有効幅員	■歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする。 ■自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路は4m以上、その他の道路は3m以上とする。 ■自転車歩行者専用道路の有効幅員は4m以上とする。 ■歩行者専用道路の有効幅員は2m以上とする。 ■歩道等又は自転車歩行者専用道路等の有効幅員は、高齢者、障がい者等の交通の状

	<p>況を考慮して定める。</p> <p>■積雪寒冷地の生活関連経路を構成する道路に設ける自転車歩行者道の冬期の有効幅員は、自転車に必要な有効幅員を除くことができる。</p> <p>■規定値以上の歩道の有効幅員が確保されている道路においても、放置自転車等により安全かつ円滑な通行に支障が生じるが、それ以上に、経過措置を適用する道路においては、放置自転車等があることにより歩行空間が狭められるため、高齢者、障がい者等が車道を通行せざるを得ないなどの危険な状況が生じやすい。このような場合は、道路管理者と地方公共団体が連携し、また警察との協力等を図りつつ、路上障害物の排除を基本とする。</p> <p>☆車いす同士のすれ違いができるよう、民地の活用を含め、2m 以上の有効幅員を部分的に確保する。</p> <p>☆有効幅員はできるだけ連続して幅広く確保するとともに、植樹ますや車止め等は通行の支障とならないよう設置する。</p> <p>☆自転車歩行者道とする場合は、自転車の車道通行のルールを周知・徹底するとともに、自転車の通行する部分と歩行者の通行する部分を標示やサイン、舗装の色彩、材質等により明確に区分する。</p>
3 経過措置	<p>■一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況やその他の特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間、歩道の有効幅員を1.5mまで縮小することができる。</p> <p>■移動等円滑化された立体横断施設設置後の既設歩道の有効幅員は、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間の経過措置として1mまで縮小することができる。</p> <p>■経過措置を適用する場合は、縮小幅が最小とすることを基本とする。</p>

## (2) 舗装

### 1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等の移動等円滑化を図るためには、通行する路面が平たんで、雨天時においても水たまりがないことが必要となる。そのためには、歩道等の舗装は雨水を路面下に円滑に浸透させることができる構造としなければならない。

また、歩行中のつまずきや滑りによるふらつきや転倒を防止する観点から、路面を平たんかつ滑りにくい仕上げとしなければならない。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(舗装)	
<p>第五条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>2 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 舗装	<p>■歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p> <p>■歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとする。</p> <p>■積雪寒冷地における道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合は、凍上のおそれのある場合、散水消雪実施区間、ロードヒーティングの効率が低下するおそれのある区間であり、別途検討することを基本とする。</p> <p>■積雪寒冷地の舗装は、雪のある路面状況において、靴・杖・車いすの車輪が極力滑りにくく、かつ平たんを基本とする。また、速やかな排水には横断勾配が必要だが、車いすの通行の障害となることを考慮し、透水性・排水性舗装、あるいは表面水を</p>

	<p>円滑に排除できる舗装材料を基本とする。</p> <p>■インターロッキングブロック等の材料による舗装を行う場合、ブロックとブロックの目地等による段差、がたつきを少なくすることを基本とする。</p> <p>☆占用物件やマンホール等による段差や、占用工事後の舗装の不具合により平坦性が侵されないよう配慮する。</p> <p>☆インターロッキングブロック舗装等の模様によっては、発達障がい者などへの刺激となり通行しづらくなることがあることや、錯視を起こす可能性があることに留意する。</p> <p>☆インターロッキングブロック舗装等によるがたつきが、車いす使用者やベビーカーに乗車する乳児等へ影響が生じる可能性があることに留意する。</p>
--	--

### (3) 勾配

#### 1) 基本的な考え方

縦断勾配は、車いす使用者、脚力の弱った高齢者、その他障がい者等の通行に配慮して、可能な限り小さくする必要がある。しかしながら、沿道の土地の状況等により縦断勾配をなくすることはできないため、その最大値を規定している。

横断勾配は、車いす使用者の走行、ベビーカーや歩行器での歩行、高齢者等に配慮して可能な限り小さくする必要がある。

一般的に、歩道には排水のために2%を標準として横断勾配を設けるものとしているが、道路移動等円滑化基準では歩道の舗装は雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とすることとし、併せて横断勾配を1%以下としている。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(勾配)	
<p>第六条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、五パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。</p> <p>2 歩道等（車両乗入れ部を除く。）又は自転車歩行者専用道路等の横断勾配は、一パーセント以下とするものとする。ただし、前条第一項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、二パーセント以下とすることができる。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 勾配	<p>■歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、8%以下とすることができる。</p> <p>■歩道等（車両乗入れ部を除く。）又は自転車歩行者専用道路等の横断勾配は、1%以下とする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、2%以下とすることができる。</p> <p>☆縦断勾配が大きくなると、高齢者、障がい者等にとっては登坂・降坂が困難になるため、急な縦断勾配延長は短くする。</p> <p>☆縦断勾配が基準を満たす範囲内であっても長く続く場合は、車いす使用者や高齢者などに必要な休憩の頻度を考慮した間隔で休憩スペースや踊り場を設置する。</p>

### (4) 歩道等と車道等の分離

#### 1) 基本的な考え方

歩行者の安全かつ円滑な移動を確保するためには、歩道又は自転車歩行者道を車道等から明確に分離する必要がある。そこで、歩道等は、縁石線により区画しなければならない。特に視覚障がい者は、歩車道境界を白杖と足にて触知し区別することから、歩車道境界を連続的に明示するために縁石線により区画する必要がある。

歩道等の縁石の高さは、車道との明確な分離を図るとともに、車両の車道外への逸脱防止、降雨時において車道の雨水が沿道民地へ流入することの防止を図ることの必要性から規定している。

車両の走行速度が速い幹線道路等で、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するためには縁石の設置以上

の措置が必要となると道路管理者が判断する場合や歩行者の円滑な通行を確保するためには車両が歩道等へ乗り上げて駐車することを防止する必要がある場合は、縁石の設置に加えて植樹帯、並木又は柵を設置する。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(歩道等と車道等の分離)	
<p>第七条 歩道等には、車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩（以下「車道等」という。）又は自転車道に接続して縁石線を設けるものとする。</p> <p>2 歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは十五センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めるものとする。</p> <p>3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木若しくは柵を設けるものとする。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 歩道等と車道等の分離	<p>■歩道等には、車道もしくは車道に接続する路肩がある場合、路肩又は自転車道に接続して縁石を設置する。</p> <p>■歩道等（車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。）に設ける縁石の車道等に対する高さは15cm以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定める。</p> <p>■歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合は、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木もしくは柵を設置する。</p> <p>■縁石の高さは、車両乗入れ部を設けない場合又は交通安全対策上必要な場合（特に主要な幹線道路において自動車の速度が高い場合は20cmまで、交通安全対策上必要な場合や、橋又はトンネル区間においては25cmまでを基本とする。</p> <p>■歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため、自転車については、「車両」とであるという大原則を踏まえ、歩行者と自転車が分離されるよう検討することを基本とする。</p>

(5) 高さ

1) 基本的な考え方

歩道等の縦断勾配及び横断勾配については、車いす使用者、高齢者等の通行に配慮して、可能な限りなくさなければならないが、現実には、車両乗入れ部や横断歩道との接続部において歩道の高さを切り下げる必要に迫られた結果、いわゆる「波打ち歩道」が出現している。この「波打ち歩道」を解消するために、歩道等の車道等に対する高さ5cmを標準としている。

高さ5cmを標準としたのは、車両乗入れ部や横断歩道との接続部における切り下げ時にも歩車道境界部が明らかに確認できる高さとしたものである。

上記より、歩道の構造形式は、基本的にはセミフラット型となる。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(高さ)	
<p>第八条 歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、五センチメートルを標準とするものとする。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りでない。</p> <p>2 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。</p>	
(経過措置)	
<p>5 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないため、第八条の規定による基準をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、当分の間、この規定による基準によらないことができる。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 高さ	<p>■歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、5cmを標準（横断歩道に接続する歩道等の部分を除く）とする。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■歩道等（縁石を除く。）の車道等に対する高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置状況等を考慮して定める。</li> <li>■既設のマウントアップ型歩道形式をセミフラット型とする場合は、沿道に対する影響を考慮の上、隣接する民地所有者との調整による民地内での高低差の調節、又は車道の嵩上げ等、沿道住民との十分な話し合いにより適切な方法を選択することを基本とする。</li> <li>■フラット型とする場合、歩行者が、横断歩道接続部において、歩車道境界を認識できるように縁石等を盛り上げ、段差 2cm を確保できるよう配慮することを基本とする。また、降雨等による路面水が車道側から流入しないよう、ほかの歩道構造形式に比べ排水処理への配慮を基本とする。</li> <li>■マウントアップ型とする場合、歩行者等が、車両乗入れ部におけるすりつけを確実に認識できるように、当該部分の色分けによる明確化や縁石による区分等の対応が必要である。また、色の違いが不明瞭にならないよう、維持管理にも配慮することを基本とする。</li> </ul>
2 経過措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないため、高さ 5cm を適用することが適当でないと認められるときは、高さ 5cm によらないことができる。</li> </ul>

(6) 横断歩道に接続する歩道等の部分

1) 基本的な考え方

視覚障がい者の安全かつ円滑な交通を確保するためには、歩車道境界を明確に示さなければならない。

このため、歩道等と横断歩道を設ける車道等の部分との境界には、車いす使用者が困難なく通行でき、かつ、視覚障がい者（盲導犬使用者を含む。）が歩車道境界部を白杖や足により容易に認知できるように、高さ 2 cm を標準とした段差を設ける。

縁端構造は段差 2 cm を標準とするが、車いす使用者、高齢者等の安全かつ円滑な通行のためには、段差、高低差がなく、勾配が緩いものが望ましい。

一方、視覚障がい者の安全かつ円滑な通行のためには、歩車道境界を識別する手がかりとして、ある程度の段差、高低差、勾配があるほうが望ましいなど、道路利用者の特性によって望ましい構造が異なるものである。

そのため、縁端構造の検討に当たっては、段差 2 cm を標準とされていることを踏まえつつも、地域の状況や様々な道路利用者の意見も勘案し、合意を形成した上で、安全性と利便性を両立させる方法を検討することが望ましい。なお、段差 2 cm 以外の方法が合意された場合には、安全性の観点から視覚障がい者等の道路利用者へ周知することが望ましい。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(横断歩道に接続する歩道等の部分)	
<p>第九条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は二センチメートルを標準とするものとする。</p> <p>2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車椅子を使用している者（以下「車椅子使用者」という。）が円滑に転回できる構造とするものとする。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、検討会意見）	
1 横断歩道に接続する歩道等の部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>■横断歩道に接続する歩道等の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は 2 cm を標準とする。</li> <li>■段差に接続する歩道等の部分は、車いす使用者が円滑に転回できる構造とする。</li> <li>■横断歩道に接続する歩道等の部分には、車いす使用者が円滑に横断歩道を渡るために、信号待ちする車いす使用者が滞留でき、かつ円滑に転回できる部分を確保することを基本とする。</li> <li>■横断歩道部等において、歩道等面が低いために強雨時に水の溜る恐れが生ずる箇所では、雨水ますを追加する等排水に十分配慮することを基本とする。</li> <li>■横断歩道接続部や車両乗入れ部におけるすりつけの設置に当たってはスムーズ横断歩道の採用や特殊縁石等の工夫により、歩行者の通行部分の平坦性に配慮することを基本とする。</li> <li>■積雪寒冷地における横断歩道接続部の縁端前後は、雪や凍結により、車いす使用者</li> </ul>

	<p>をはじめとする高齢者・障がい者等の通行時に滑りや転倒が発生しやすい箇所であることから、視覚障がい者の段差認識に配慮した上で、縁端前後は極力平たんな構造とすることを基本とする。</p> <p>■積雪寒冷地の横断歩道部等においては、車道除雪後の堆雪や、シャーベット状の雪、融雪水の溜まり等が生じやすいことを考慮し、排水施設の構造について十分配慮することを基本とする。</p> <p>☆街渠部に急な勾配を付けた箇所では、車いすが雪でスリップして、転倒の危険が生じる恐れがあることから、街渠部は極力平たんな構造となるようにする。</p>
--	---

(7) 車両乗入れ部

1) 基本的な考え方

歩道等においては、常に車いす使用者がすれ違うことが可能な有効幅員を連続して確保しなければならないが、車両乗入れ部を設ける場合は、歩道の高さによっては歩道等の高さを切り下げる必要が生じ、この結果、当該切り下げ部分に勾配が生じることによって、車いすの安全かつ円滑な通行に著しく支障をきたす恐れが生じる。

したがって、当該勾配部分を除いた部分の有効幅員を、車いす使用者のすれ違いが可能となるよう 2m 以上確保しなければならない。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(車両乗入れ部)	
第十条 第四条の規定にかかわらず、車両乗入れ部のうち第六条第二項の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、二メートル以上とするものとする。	
(経過措置)	
6 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第十条の規定の運用については、当分の間、同条中「二メートル」とあるのは、「一メートル」とする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 車両乗入れ部	<p>■車両乗入れ部のうち横断勾配の規定による基準を満たす部分の有効幅員は、2m 以上とする。</p> <p>■歩道面には、車いす使用者等の安全な通行を考慮して、原則として有効幅員 1m 以上の平たん部分を連続して設けることを基本とする。</p> <p>■当該平たん部分には、道路標識その他の路上施設又は電柱その他の道路の占用物件は、やむを得ず設置される場合を除き原則として設けない。</p>
2 経過措置	■地形の状況、その他特別の理由によりやむを得ない場合は、1m 以上とする。

(8) 歩道の設置に関する経過措置

1) 基本的な考え方

特定道路等を整備する場合は、原則歩道を設けることが必要であるものの、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間であっても市街化の状況やその他の特別な理由により規定値以上の有効幅員を満たすには、非常に長い期間を必要とするものも存在する。このようなことから当分の間においても、少しでも移動等円滑化を進め、バリアフリーネットワークの形成が図られるようにすることが重要であり、歩道設置に代えて、自動車の速度抑制による歩行者の安全確保策を講じる措置を講じることができるとされている。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(経過措置)	
2 第三条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、第三条の規定にかかわらず、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができる。	

基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）

1 歩道の設置に関する経過措置	<p>■一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間について、市街化の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分を設定することができる。</p> <p>■凸部、狭窄部、屈曲部（以下「凸部等」という。）を設置する場合は、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」を参考とすることを基本とする。</p> <p>☆凸部等を設置する場合は、凸部を道路全幅に設置する、又は歩行者が通行する平坦な歩行空間として幅1m以上を確保する。</p> <p>■走行車両の速度を抑制するための措置として道路構造を工夫するほか、交通規制等を行う公安委員会との連携を基本とする。</p> <p>■歩車道を分離しない道路は車道と歩道の分離が縁石等で行われていないことにより、車両と歩行者の錯綜が生じる可能性があるため、歩行者の安全な歩行空間を優先的に確保することが重要であり、その場合の歩行者の通行空間は道路移動等円滑化基準において歩道が満たすべき構造要件に準拠することを基本とする。</p> <p>☆商店街や緑道等の道路においては、実態として既に歩行者用の道路になっており、自動車がほとんど通行しないもしくは通行速度が極めて遅い状態となっているものも見受けられ、狭有効幅員の歩道の設置や凸部等の施設を整備することにより、かえって歩行空間として使いづらいものとなり得る道路も存在する。このような道路については、新設や改築を行うことなく、現状のままバリアフリーネットワークを構成する生活関連経路とすることも考えられる。なお、そのような場合においても、より高いレベルのバリアフリー化を図るために部分的な修繕等を行う。</p>
-----------------	--

## 5.8.2 立体横断施設

### (1) 立体横断施設

#### 1) 基本的な考え方

立体横断施設とは、横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設をいう。

高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所の立体横断施設には、エレベーターを設ける必要がある。ただし、沿道の建築物に直接接続する場合や、昇降の高さが低く、構造上エレベーターの設置が困難な場合など、やむを得ない場合においては、傾斜路を用いた昇降も可能と考えられるため、傾斜路をもってこれに代えることができる。

さらに、歩行者全体の交通量が特に多い場合は、エレベーターの大型化や増設、輸送能力が高いエスカレーターを補完的な施設として設置することを検討する。

なお、高齢者、障がい者等の利用者の利便性を考慮すると、路上横断施設の方が望ましいものの、自動車交通量が多く、渋滞対策としてやむを得ず立体横断施設を設置する場合のほか、通学路等における歩行者の交通安全を目的として立体横断施設を設置することなども多くあり、総合的な観点から横断方法を選定することが望ましい。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(立体横断施設)	
<p>第十一条 道路には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、高齢者、障害者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設（以下「移動等円滑化された立体横断施設」という。）を設けるものとする。</p> <p>2 移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けるものとする。ただし、昇降の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。</p> <p>3 前項に規定するもののほか、移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障害者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けるものとする。</p>	
(経過措置)	
4 移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーター又はエスカレーターが存する道路の区間について、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、第四条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を一メートルまで縮小することができる。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 立体横断施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、移動等円滑化された立体横断施設を設置する。</li> <li>■移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設ける。ただし、昇降機の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。</li> <li>■移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障がい者等の交通の状況により必要がある場合は、エスカレーターを設けることができる。</li> <li>■路上横断施設による移動の確保が困難で、新たに特定道路等に移動等円滑化された立体横断施設を設置する場合は、高齢者、障がい者等の利用者の意見にも留意することを基本とする。</li> <li>■特定道路等に既設の立体横断施設がある場合は、併設する路上横断施設によって高齢者、障がい者等を含む歩行者が道路を円滑かつ安全に横断可能な場合を除き、移動等円滑化を図ることを基本とする。</li> <li>■階段及びエレベーターを有する移動等円滑化された立体横断施設において、高齢者、障がい者等の交通の状況により、必要と認められる場合は、エレベーターの大型化、増設、又はエスカレーターの設置の検討を基本とする。</li> <li>■移動等円滑化された立体横断施設設置後の既設歩道の有効幅員は、原則として歩行者交通量が多い歩道においては3.5m以上（その他道路では2m以上）、歩行者交通量が多い自転車歩行者道においては4m以上（その他道路では3m以上）確保し</li> </ul>

	なければならない。 ☆歩道上に昇降口（出入口）を設置する場合は、歩道の有効幅員を確保し、歩行者の主動線を考慮した上でその位置を決定する。
2 経過措置	■移動等円滑化された立体横断施設に設けられるエレベーターやエスカレーターが存する道路の区間では、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、当分の間、当該区間における歩道等の有効幅員を 1m まで縮小することができる。

(2) エレベーター

1) 基本的な考え方

エレベーターは、車いす使用者の単独での利用をはじめ、車いす使用者以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、全ての利用者に対して有効な垂直移動手段である。このためエレベーターは、全ての利用者が安全に、かつ容易に移動することができるようにきめ細かな配慮が必要である。

エレベーターの配置に当たっては、認識しやすい位置に設置し、全ての利用者が容易に利用できるような配慮する。

また、エレベーターの前には、エレベーター利用以外の歩行者の動線と交錯しないようスペースを確保する。なお、利用者動線や車いす使用者の円滑な移動の観点から、籠の出入口が複数あるエレベーターが設置可能な場合は、採用することが望ましい。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(エレベーター)	
第十二条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。	
一 籠の内法幅は一・五メートル以上とし、内法奥行きは一・五メートル以上とすること。	
二 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあっては、内法幅は一・四メートル以上とし、内法奥行きは一・三五メートル以上とすること。	
三 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、第一号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては九十センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては八十センチメートル以上とすること。	
四 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第二号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては、この限りでない。	
五 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とすること。	
六 籠内に手すりを設けること。	
七 籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。	
八 籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する設備を設けること。	
九 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。	
十 籠内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。	
十一 籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障害者が容易に操作できる構造とすること。	
十二 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は一・五メートル以上とし、有効奥行きは一・五メートル以上とすること。	
十三 停止する階が三以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合においては、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 籠及び出入口の寸	■籠の内法幅は 1.5m 以上とし、内法奥行きは 1.5m 以上とする。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの

<p>法</p>	<p>(開閉する籠の出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。)  は、内法幅は 1.4m 以上とし、内法奥行きは 1.35m 以上とする。  ■籠及び昇降路の出入口の有効幅は、内法幅 1.5m 以上、内法奥行きは 1.5m 以上のエレベーターは 90cm 以上、出入口が複数あり車いす使用者が円滑に乗降できるエレベーターは 80cm 以上とする。  ☆出入口が複数あるスルー型エレベーターにあっても、車いす使用者の動作の余裕を見込み、有効幅 90cm 以上とする。  ■エレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、立体横断施設の高齢者、障がい者等の利用の状況を考慮して定めることを基本とする。  ■直角二方向出入口型エレベーターの設置は、ほかの方式のエレベーターの設置が構造上もしくは安全上困難な場合及び車いす使用者が円滑に利用できる籠の大きさの場合に限定する。  ■籠の大きさについては、以下の表も参考にし、設置するエレベーターの籠の内法幅及び内法奥行きの大きさを選定することを基本とする。</p> <p style="text-align: center;"><b>&lt;エレベーターのかご及び昇降路寸法[JISA4301]抜粋&gt;</b></p> <table border="1" data-bbox="443 678 1406 1140"> <thead> <tr> <th>最大定員 [人]</th> <th>かごの内法幅 [cm]</th> <th>かごの内法奥行き [cm]</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11</td> <td>140</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>160</td> <td>135</td> <td></td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>160</td> <td>150</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">17</td> <td>180</td> <td>150</td> <td rowspan="2">アクセシビリティ・ガイドライン※における標準</td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">20</td> <td>180</td> <td>170</td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">24</td> <td>200</td> <td>175</td> <td rowspan="2">アクセシビリティ・ガイドライン※における推奨</td> </tr> <tr> <td>215</td> <td>160</td> </tr> </tbody> </table> <p>必要に応じて、上記以上の大きさも考慮する。  ※公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」(開催地に求められるアクセシビリティに関する指針を示したもの)  ☆利用者動線や車いす使用者の円滑な移動の観点から、設置可能な場合は、スルー型エレベーターを設置する。  ☆緊急時の対応等に配慮し、可能な箇所には、ストレッチャーを乗せることができる、奥行きのあるエレベーターを導入する。</p>	最大定員 [人]	かごの内法幅 [cm]	かごの内法奥行き [cm]	備考	11	140	135		13	160	135		15	160	150		17	180	150	アクセシビリティ・ガイドライン※における標準	200	135	20	180	170		200	150	24	200	175	アクセシビリティ・ガイドライン※における推奨	215	160
最大定員 [人]	かごの内法幅 [cm]	かごの内法奥行き [cm]	備考																																
11	140	135																																	
13	160	135																																	
15	160	150																																	
17	180	150	アクセシビリティ・ガイドライン※における標準																																
	200	135																																	
20	180	170																																	
	200	150																																	
24	200	175	アクセシビリティ・ガイドライン※における推奨																																
	215	160																																	
<p>2 鏡</p>	<p>■籠内に、車いす使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設ける。ただし、籠の出入口が複数あり車いす使用者が円滑に乗降できる構造のエレベーターは、この限りではない。  ■出入口同方向型(一方向型)のエレベーターの籠正面壁面に設置する鏡は、車いす使用者が後退時に出入口付近(特に足元)を確認できるよう、床上 40cm 程度から 1.5m 程度までを基本とする。  ■スルー型や直角二方向出入口型のエレベーターには、車いす使用者の利用時の背後の状況(特に足元)が把握できるよう大きさ、形状、位置に配慮して鏡を設置することを基本とする(ステンレス鏡面又は安全ガラス等)。</p>																																		
<p>3 外部との 連絡</p>	<p>■籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とする。  ☆籠外部から、籠内の車いす使用者や小児、また転倒した旅客が視認できるよう、ガラス窓の下端は床面から 50cm 程度とする。  ☆籠の壁面には床上 35cm 程度まで、車いす当たりを設置する。  ☆故障が検知された場合は、故障したことが伝わるよう、自動的に籠内にその旨を音声及び文字で知らせるか、籠内に外部に故障を知らせるための非常ボタンを設け</p>																																		

		<p>る。</p> <p>☆籠内に、緊急時に聴覚障がい者が外部と連絡を取ることが可能な（緊急連絡を必要としている者が聴覚障がい者であることが判別できる）ボタンやモニター等を設置する。</p> <p>☆係員に連絡中である旨や係員が向かっている旨を音声及び文字表示で知らせる設備とする。</p>
4	手すり	<p>■籠内に手すりを設ける。</p> <p>■籠内及び昇降路の出入口を除く壁面には高さ 80～85cm 程度の位置に手すりを設ける。</p> <p>■乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の戸のある面を除く壁面に設置する手すりは、設置高さ 80～85cm、60～65cm 程度の二段とする。</p> <p>■手すりの外径は 4cm 程度、壁面からの離れを 5cm 程度とし、端部は衣服の引っかかり等がないような処理とする。また、手すりは握りやすい形状とする。</p>
5	表示	<p>■籠内に、籠が停止する予定の階及び籠の現在位置を表示する装置を設ける。</p> <p>☆聴覚障がい者が定員超過であることが確認できるよう、籠内操作盤付近の見やすい位置に過負荷の文字表示装置を設置する。</p> <p>☆視覚障がい者が定員超過であることが確認できるよう、音声案内する。</p> <p>☆表示画面の配色については、参考：色使いのガイドライン を参考とした色使い、色の組合せとし、色覚の差により様々な見え方があることに配慮する。</p>
	音声等	<p>■籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設ける。</p> <p>☆到着階に何があるか（地上出口等）具体的に音声案内する。</p> <p>■籠の出入口が複数あるエレベーターは、到着する階においてどの戸が開閉するのかを音声で知らせることを基本とする。その際、視覚障がい者に配慮した案内内容を基本とする。</p>
6	ボタン 操作盤	<p>■籠及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設ける。</p> <p>■操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作できるような押しボタン式を基本とし、静電式タッチボタンは避ける。</p> <p>■音と光で視覚障がい者や聴覚障がい者にもボタンを押したことが分かるものを基本とする。</p> <p>☆籠内に設ける操作盤は、視覚障がい者で点字が読めない人もボタンの識別ができるよう階の数字等を浮き出させること等により分かりやすいものとする。</p> <p>☆ボタンの文字は、周囲との輝度比が大きいこと等により弱視者（ロービジョン）の操作性に配慮する。</p>
	車いす 対応	<p>■籠内及び乗降口には、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設ける。</p> <p>■籠内に設置する操作盤は、籠の左右に設置するを基本とする。設置高さは 1m 程度を基本とする。</p> <p>■乗降口に設置される操作盤は、車いす使用者が操作しやすいように配慮することを基本とする。設置高さは 1m 程度を基本とする。</p> <p>☆ドアが開いた状態は最低 4 秒維持するものとし、車いす使用者対応の主・副操作盤の行き先ボタンを操作することにより、戸の開放時間が通常より長くなる（10 秒以上）機能を設置する。</p>
	点字	<p>■籠内に設ける操作盤及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障がい者が利用する操作盤は、点字をはり付けること等により視覚障がい者が容易に操作できる構造とする。</p> <p>■籠内操作盤の各操作ボタン（階数、開、閉、非常呼出し、インターホン）には、縦配列の場合は左側に、横配列の場合は、上側に点字表示を行うことを基本とする。点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとし、表示内容に間違いがないことを確認する。</p>
7	光電安全 装置	<p>■籠の出入口部には、乗客の安全を図るために、戸閉を制御する装置を設けることを基本とする。高さは、車いすのフットサポート部分と身体部の両方の高さについて制御できることを基本とする。なお、機械式セーフティシューには、光電式、静電式又は超音波式等のいずれかの装置を併設することを基本とする。</p>

8	管制運転による異常時表示	<p>■地震、火災、停電時管制運転を備えたエレベーターを設置する場合は、音声及び文字で管制運転により停止した旨を知らせる装置を設けることを基本とする。</p>
9 乗降口	広さ	<p>■乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は1.5m以上、有効奥行きは1.5m以上とする。</p> <p>■電動車いすが回転できる広さ（幅1.8m以上、奥行き1.8m以上）を確保することを基本とする。</p> <p>■新設等の場合は、乗降口付近には、下り階段・下り段差を設けないことを基本とする。</p> <p>■既存施設であって乗降口付近に下り階段・下り段差が存在する場合は、参考 2-1-30 エレベーター口ビー付近の安全空間確保の重要性を参考として、その間には十分な広さの空間を設けることを基本とする。</p> <p>☆この場合、利用者の安全を確保する観点から、転落防止ポールの設置等の転落防止策を併せて講ずる。</p> <p>☆乗降口の床とエレベーターの籠との間は可能な限り小さくする。</p>
	表示	<p>■障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等が優先利用できることを示す「優先マーク」を設置することを基本とする。</p> <p>■エレベーターの乗降口近傍において、エレベーターがあることが認識できるよう、視認できる場所に案内表示・サインを必要に応じ設けることを基本とする。</p>
	音声	<p>■停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着する籠の昇降方向を音声により知らせる装置を設ける。ただし、籠内に籠及び昇降路の出入口の戸が開いた時に籠の昇降方向を音声により知らせる設備が設けられている場合においては、この限りではない。</p>
10	その他	<p>■点検等の実施に当たっては、利用者の安全性を確保し、利便性を損なわないことを基本とする。</p> <p>■エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗降口側操作盤から30cm程度離れた箇所を基本とする。</p> <p>☆籠から歩道へ出る際に、歩行者等との接触の危険性がある場合、出入口部にはカーブミラーの設置等の安全対策を講ずる。</p> <p>☆エレベーターが使用できない場合は、当該立体横断施設の昇降口（出入口）において、その旨を利用者に知らせるとともに、代替ルート等を事前に案内することによって歩行の連続性を確保する。</p> <p>☆乗降口の床とエレベーターの籠との間は可能な限り小さくする。</p> <p>☆必要に応じて、籠内に空調設備を設ける。</p> <p>☆乗降口に接続する歩道等又は通路の部分にはひさしを設ける。</p>

## 1. はじめに

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

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

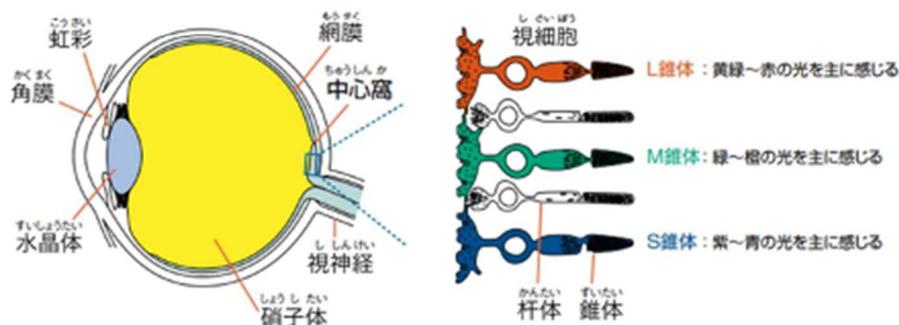
神奈川県では、ユニバーサルデザインの考え方に基づいたまちづくりを進めるため、平成 20 年 12 月に「神奈川県福祉の街づくり条例」を改正し「神奈川県みんなのバリアフリー街づくり条例」とするとともに、施行規則の整備基準を見直しました。その中で、より幅広い対象者が利用しやすいものとなるよう、公共的施設に設置する「標識」や「案内板」について、カラーバリアフリーに配慮したものとすることとしています。

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

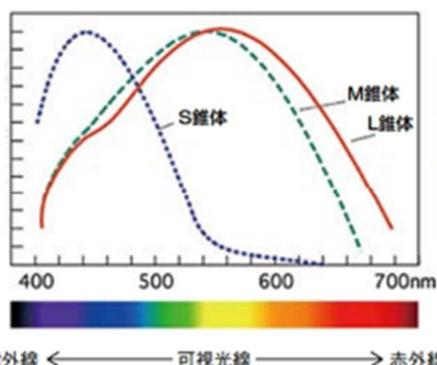
この冊子は、行政、施設管理者、設計施工者や一般の方など、情報を提供する立場の方々に広く、カラーバリアフリーの必要性・重要性を認識して実務にも活かして頂けるよう作成しています。この冊子を、より多くの人にとってわかりやすい色彩表現やサインの作成にご活用ください。

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

### (1) 原因



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



相対的な錐体の刺激値

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

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

## (2) 種別

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

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

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

### (3) 色覚の多様性という考え方

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

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

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

「遺伝単～遺伝学用語集 対訳付き～」についてはこちらを参照下さい。

[http://www.nts-book.co.jp/item/detail/summary/bio/20170929\\_182.html](http://www.nts-book.co.jp/item/detail/summary/bio/20170929_182.html)

色覚のタイプによる見分けにくい色の組み合わせ例



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

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

出典：「カラーバリアフリー 色使いのガイドラインサインマニュアル Ver.2～より伝わりやすい情報に関するカラーバリアフリーを目指して～」、2018年6月、神奈川県

## 参考 2-1-30 エレベーターロビー付近の安全空間確保の重要性

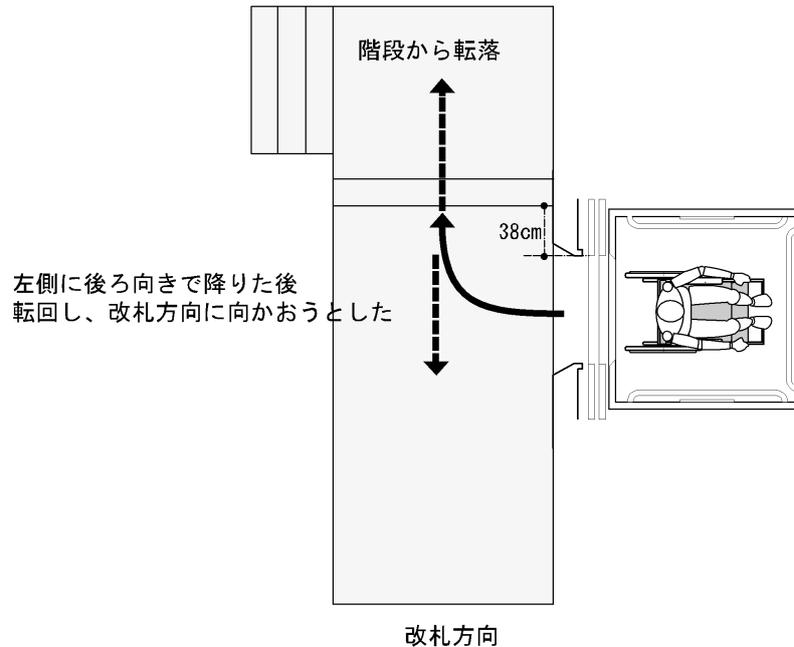
### ○エレベーターロビー付近に下り段差等が近接する等の危険な状況をつくりださないこと

- ・車椅子使用者は、かご内で転回できない場合には、前進で乗り込み、後退して降りることとなるため、エレベーターを降りた後のロビー空間において車椅子使用者が転回できる空間を確保することが重要である。このため、本整備ガイドラインにおいては、ロビー空間の広さについて、標準的な整備内容として車椅子使用者が転回できるよう 150cm 以上×150cm 以上の空間を確保すること、望ましい整備内容として電動車椅子使用者が転回できるよう 180cm 以上×180cm 以上の空間を確保することを示している。
- ・しかし、実際の利用状況を鑑みると、電動車椅子使用者がエレベーターを出入口の左右に避けながら降りることも想定され、出入口の正面方向のみでなく、出入口の左右方向にも十分な広さの空間を確保する必要がある。
- ・このような電動車椅子使用者等の利用状況を考慮すると、出入口左右方向に下り段差や下り階段、下りスロープが設置されている場合、電動車椅子使用者等が転倒、転落するおそれがある。同様に、肢体不自由者、高齢者、視覚障害者等をはじめ高齢者、障害者等にとっても、エレベーター出入口付近に下り段差や下り階段、下りスロープが近接することは危険であることに十分留意する必要がある。

### < X 駅での事故事例 >

- ・ X 駅において、電動車椅子使用者がエレベーターに近接する下り階段（2 段）から転落し、死亡する事故が発生した。
- ・事故現場はエレベーターロビー出入口と下り階段が隣接（出入口端から階段まで 38cm）しており、電動車椅子使用者は、エレベーター前の通路で方向転換する際に当該階段より転落した。
- ・エレベーターかご内・出入口幅の寸法ならびにロビー広さは旧移動等円滑化基準に適合しており、かつ、旧整備ガイドラインに記載された内容を満たしていた。

#### 【事故発生時の状況】



出典：公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン、バリアフリー整備ガイドライン、旅客施設編（2024年3月、国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

(3) 傾斜路

1) 基本的な考え方

エレベーターの設置が物理的・構造的に困難な場合は、傾斜路（スロープ）の設置をもって代えることができる。傾斜路（スロープ）の設置に当たっては、車いす使用者以外の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者等、全ての利用者が通過しやすい動線上に配置するとともに、幅や勾配は可能な限り余裕のあるものとするよう配慮する。手すりは、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すりとする。

また、手動車いす使用者に対しては、長距離や急傾斜の傾斜路利用が困難であることに配慮する。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」		
(傾斜路)		
<p>第十三条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下この条において同じ。）は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅員は、二メートル以上とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一メートル以上とすることができる。</p> <p>二 縦断勾配は、五パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、八パーセント以下とすることができる。</p> <p>三 横断勾配は、設けないこと。</p> <p>四 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>五 手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>六 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>七 傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。</p> <p>八 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>九 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が二・五メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p> <p>十 高さが七十五センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ七十五センチメートル以内ごとに踏み幅一・五メートル以上の踊場を設けること。</p>		
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1	<p>有効幅員</p> <p>■有効幅員は、2m 以上とする。ただし、設置場所の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合は、1m 以上とすることができる。</p> <p>■地下横断歩道の場合は、排水施設、照明施設等の余裕として有効幅員のほかに両側に 0.5m 確保することを基本とする。</p>	
2	<p>勾配及び踊場</p> <p>■縦断勾配は、5%以下とする。ただし、設置場所の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、8%以下とすることができる。</p> <p>■横断勾配は、設けない。</p> <p>■排水施設を設ける場合は、車いすの車輪、視覚障がい者の白杖等の支障とならないように可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等に配慮することを基本とする。</p> <p>☆車いす使用者が途中で休憩できるよう、高さ 60cm 以内ごとに踏幅 1.5m 以上の踊場を設ける。</p> <p>■高さが 75cm を超える傾斜路は、高さ 75cm 以内ごとに踏み幅 1.5m 以上の踊場を設ける。</p>	
3 手 す り	手すり	■二段式の手すりを両側に設ける。
	高さ	■高さが 80～85cm、60～65cm 程度である二段の手すりを両側に連続して設けることを基本とする。
	形状	■丸形で直径 3～4cm 程度を基本とする。
	材質	☆冬期の冷たさに配慮した材質とする。
	位置	■手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりの空きを 5cm 程度とすることを基本とする。
端部	■手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造を基本とする。	

		<p>☆手すりは、傾斜路の終端部から水平区間へ 60cm 程度延長し、利用者の乗降、誘導が円滑になるようにする。</p> <p>■手すりの端部は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかり等がないような処理を基本とする。</p>
	点字	<p>■手すり端部の付近には、傾斜路の通ずる場所を示す点字をはり付ける。</p> <p>■視覚障がい者を誘導する傾斜路の上段の手すりにスロープの行き先を点字で表示することを基本とする。点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記することを基本とする。また、点字による表示内容に間違いがないことを確認する。</p> <p>☆点字による表示内容は、設置現場において当事者の意見を聴取するなどにより、利用者にとって適した表現とする。</p> <p>■点字は、はがれにくいものを基本とする。</p>
4	路面	<p>■路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。</p> <p>☆積雪寒冷地においては、スリップによる転落事故等を防止するためにロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置する。</p>
5	端部	<p>■傾斜路の端部は床に対して滑らかに接する構造を基本とする。</p>
6	水平区間	<p>☆車いす使用者のより円滑な利用を想定し、傾斜路の始終部には、2m 以上の水平部を設ける。</p> <p>■ほかの通路と出会う部分に、通路を移動する人と車いす使用者が衝突しないよう、長さ 1.5m 以上の水平区間を設けることを基本とする。</p>
7	勾配区間の識別	<p>■傾斜路の勾配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとする。</p>
8	立ち上がり部	<p>■傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設ける。ただし、側面が壁面である場合は、この限りではない。</p> <p>■側面に壁面がない場合は、傾斜路に 35cm 以上の立ち上がり部を設け、車いすの飛出しや杖の滑落、物品の落下、雨水の流下等を防止することを基本とする。</p>
9	その他	<p>■傾斜路の下面と歩道等の路面との間が 2.5m 以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設ける。</p> <p>■高欄は路面から高さ 1.1m 程度の高さを基本とし、危険のない構造とする。</p> <p>☆高欄の笠木の幅は 10cm 以上とし、物などが置かれないように曲面にするなどの工夫を行う。</p>

#### (4) エスカレーター

##### 1) 基本的な考え方

立体横断施設にエスカレーターを設置する場合は、高齢者、障がい者等による利用を想定すると、乗降ステップの水平区間や速度などに配慮する必要がある。エスカレーターが設置された場合は、多くの歩道利用者がエスカレーターを利用することが予測されるため、歩道接続部において利用者の滞留、錯綜が発生しないように、歩行動線を考慮した上で設置位置を決定する。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」
(エスカレーター)
<p>第十四条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 上り専用のものと下り専用のものをそれぞれ設置すること。</p> <p>二 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>三 昇降口において、三枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。</p> <p>四 踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。</p> <p>五 くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。</p>

六 エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターへの進入の可否を示すこと。	
七 踏み段の有効幅は、一メートル以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、六十センチメートル以上とすることができる。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 形状・位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■上り専用のものと下り専用のものをそれぞれ設置する。</li> <li>■歩道等の接続部において利用者の滞留、錯綜が発生しないように、歩行動線を考慮したうえで設置位置を決定することを基本とする。</li> </ul>
2 構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>■踏み段の有効幅は、1m 以上とする。ただし、歩行者の交通量が少ない場合は、60cm 以上とする。</li> <li>■踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとする。</li> <li>■昇降口において、3 枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とする。</li> </ul>
3 識別	<p>踏み段</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。</li> <li>☆踏み段の端部だけでなく、四方に縁取りを行うなどにより、踏み段相互の識別をしやすいようにする。</li> </ul>
	<p>くし板</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■くし板の端部と踏み段の色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。</li> <li>■くし板と踏み段との境界及び踏み段相互の境界等の輝度比は 2.0 程度を確保し、識別しやすいものを基本とする。</li> </ul>
4 手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>■乗降口には、旅客の動線の交錯を防止するため、高さ 80～85cm 程度の固定柵又は固定手すりを設置することを基本とする。</li> <li>☆乗り口、降り口ともくし板から 70cm 以上の移動手すりを設け、踏み段へ容易に乗り移りできるように配慮する。</li> </ul>
5 速度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■速度は毎分 30m を基本とする。</li> </ul>
6 表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>■エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターの進入の可否を示す。</li> <li>■エスカレーターへの進入可否表示の配色については、参考：色使いのガイドラインを参考とした色使い、色の組合せを基本とし、色覚の差により様々な見え方があることに配慮することを基本とする。</li> <li>☆エスカレーターのベルトに、しるしを付けることにより、進行方向が分かるようにする。</li> </ul>
7 音声案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>■当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けることを基本とする。</li> <li>■音声案内装置の設置に当たっては、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ことを基本とする。</li> </ul>
8 その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>■点検等の実施に当たっては、利用者の安全性を確保し、利便性を損なわないことを基本とする。</li> <li>■継続して音声により情報提供できるように、音声案内装置を維持管理することを基本とする。</li> <li>■エスカレーター前には、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ことを基本とする。</li> <li>☆エスカレーターの使用ができない状況が見込まれる場合は、前もってその旨を利用者に周知するために、当該エスカレーター近傍等に予告表示する。</li> </ul>

## (5) 通路

### 1) 基本的な考え方

高齢者、障がい者等全ての人が円滑に移動できるよう、有効幅員を確保し、凹凸による振動、雨天時のスリップ、水はね等により円滑な通行が妨げられないよう、平たんで滑りにくく、水はけの良い路面とする。手すりは、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者の円滑な利用に配慮した手すりとする。

## 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」		
(通路)		
<p>第十五条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅員は、二メートル以上とし、当該通路の高齢者、障害者等の通行の状況を考慮して定めること。</p> <p>二 縦断勾配及び横断勾配は設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りでない。</p> <p>三 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>四 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>五 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>六 通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p>		
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1 有効幅員	<p>■有効幅員は、2m 以上とし、当該通路の高齢者、障がい者等の通行の状況を考慮して定める。</p> <p>■地下横断歩道の場合は、排水施設、照明施設等の余裕として有効幅員のほかに両側に 50cm 確保することを基本とする。</p>	
2 勾配	<p>■縦断勾配及び横断勾配は設けない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合は、この限りではない。</p>	
3 手すり	手すり	<p>■二段式の手すりを両側に設ける。</p>
	高さ	<p>■高さが 80～85cm、60～65cm 程度である二段の手すりを両側に連続して設けることを基本とする。</p>
	形状	<p>■丸形で直径 3～4cm 程度を基本とする。</p>
	材質	<p>☆冬期の冷たさに配慮した材質とする。</p>
	位置	<p>■手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりの空きを 5cm 程度とすることを基本とする。</p>
	端部	<p>■手すりの端部は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかり等がないような処理とすることを基本とする。</p>
点字	<p>■手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付ける。</p> <p>■点字は、上段の手すりに設置する。点字による表示方法は JIST0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記する。また、点字による表示内容に間違いがないことを確認する。</p> <p>☆点字による表示内容は、設置現場において当事者の意見を聴取するなどにより、利用者にとって適した表現とする。</p> <p>■点字は、はがれにくいものとする。</p>	
4 路面	<p>■路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。</p> <p>☆積雪寒冷地においては、スリップによる転落事故等を防止するためにロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置する。</p>	
5 立ち上がり部	<p>■通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設ける。ただし、側面が壁面である場合は、この限りではない。</p> <p>■側面に壁面がない場合は、通路に 35cm 以上の立ち上がり部を設け、車いすの飛出しや杖の滑落、物品の落下、雨水の流下等を防止することを基本とする。</p>	
6 その他	<p>■高欄は路面から高さ 1.1m 程度の高さとし、危険のない構造とすることを基本とする。</p> <p>☆笠木の幅は 10cm 以上とし、物などが置かれないように曲面にするなどの工夫を行う。</p>	

## (6) 階段

### 1) 基本的な考え方

階段は、移動時に最も負担を感じる箇所であるため、特に高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、視覚障がい者の円滑な利用に配慮する必要がある。特に手すりの高さや階段の滑りにくさ等について配慮が必要

であるが、これらは全ての利用者にとっても効果的である。手すりは、視覚障がい者が階段の勾配を知り、ガイドとして伝って歩くことに配慮し、また、高齢者や杖使用者等の肢体不自由者、低身長者をはじめとした多様な利用者が、上り、下りの両方向において体勢を継続的に安定させながら利用することができるよう、円滑な利用に配慮した手すりを設置する。

## 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」		
(階段)		
<p>第十六条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける階段（その踊場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とするものとする。</p> <p>一 有効幅員は、一・五メートル以上とすること。</p> <p>二 二段式の手すりを両側に設けること。</p> <p>三 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付けること。</p> <p>四 回り段としないこと。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>五 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。</p> <p>六 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。</p> <p>七 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。</p> <p>八 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。</p> <p>九 階段の下面と歩道等の路面との間が二・五メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。</p> <p>十 階段の高さが三メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。</p> <p>十一 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては一・二メートル以上とし、その他の場合にあっては当該階段の有効幅員の値以上とすること。</p>		
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）		
1 形式	<p>■回り階段としない。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p>	
2 有効幅員	<p>■有効幅員は、1.5m 以上とする。</p> <p>■自転車の通行を考慮する場合は、斜路付き階段を設け、斜路部分の有効幅員は 60cm を基本とし、斜路付き階段の有効幅員は 2.1m 以上を基本とする。</p> <p>■斜路付き階段の勾配は 25% を超えてはならない。</p> <p>☆斜路付き階段の斜路部分の路面は、立体横断施設に設ける傾斜路と同様のものとする。</p> <p>■地下横断歩道の場合は、排水施設、照明施設等の余裕として有効幅員のほかに両側に 50cm 確保することを基本とする。</p>	
3 手すり	手すり	<p>■二段式の手すりを両側に設ける。</p> <p>■階段の幅が 4m を超える場合は、中間にも手すりを設置することを基本とする。</p>
	高さ	<p>■高さが 80～85cm、60～65cm 程度である二段の手すりを両側に連続して設けることを基本とする。</p>
	形状	<p>■丸形で直径 3～4cm 程度を基本とする。</p>
	材質	<p>☆冬期の冷たさに配慮した材質とする。</p>
	位置	<p>■手すりを壁面に設置する場合は、壁と手すりの空きを 5cm 程度とすることを基本とする。</p>
	端部	<p>■手すりの端部は、壁面側に巻き込むなど端部が突出しない構造とすることを基本とする。</p> <p>☆手すりは、階段の終端部から水平区間へ 60cm 程度延長し、利用者の乗降、誘導が円滑になるようにする。</p> <p>■手すりの端部は、下方に滑らかに屈曲させるなどして、衣服の引っかかり等がないような処理とすることを基本とする。</p>
点字	<p>■手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字をはり付ける。</p>	

		<p>■上記点字は、階段始末端部の点状ブロックの敷設された範囲近くの手すりの端部（水平部分）に表示することを基本とする。</p> <p>■点字による表示方法は JIS T0921 にあわせたものとし、点字内容を文字で併記することを基本とする。また、点字による表示内容に間違いがないことを確認する。</p> <p>☆点字による表示内容は、設置現場において当事者の意見を聴取するなどにより、利用者にとって適した表現とする。</p> <p>■点字は、はがれにくいものを基本とする。</p>
4	蹴上げ・踏面	■階段は、勾配 50%、けあげ高 15cm、踏み幅 30cm を基本とする。
	段鼻	<p>■段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とする。</p> <p>■蹴込み板を設けることを基本とする。</p> <p>■蹴込みを設ける場合はその長さを 2cm 以下とすることを基本とする。</p>
	踏面の仕上げ	■踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。
	輝度比	<p>■踏面の端部（段鼻部）とその周囲の部分との輝度比が大きいこと等により、段を容易に識別できるものとする。</p> <p>■踏面の端部（段鼻部）は、全長にわたって十分な太さ（幅 5cm 程度）を基本とする。</p> <p>■踏面の端部（段鼻部）の色は始まりの段から終わりの段まで統一された色を基本とする。</p> <p>■この識別部分は、汚損・損傷しにくいものを用いることを基本とする。</p> <p>■くし板と踏み段との境界及び踏み段相互の境界等の輝度比は 2.0 程度を確保し、識別しやすいものを基本とする。</p>
5	立ち上がり部	<p>■階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設ける。ただし、側面が壁面である場合は、この限りではない。</p> <p>■立ち上がり部は 10cm 程度設け、杖の滑落、物品の落下、雨水の流下等を防止するとともに、階段の端部であることを認識できるようにすることを基本とする。</p>
6	階段始末端部の水平部分	☆階段の始点、終点は、通路から 1.2m 程度後退させ、水平なふところ部分をとる。
7	踊場	<p>■階段の高さが 3m を超える場合においては、その途中に踊場を設ける。</p> <p>■踊場の踏み幅は、直階段の場合は 1.2m 以上とし、その他の場合は当該階段の有効幅員の値以上とする。</p> <p>■壁側の手すりは連続して設置することを基本とする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p> <p>☆折れ階段の踊場等で進行方向の見通しが悪い箇所については、鏡を設置する。</p>
8	明るさ	■高齢者や弱視者（ロービジョン）の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮することを基本とする。また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮することを基本とする。
9	階段下	■階段の下面と歩道等の路面との間が 2.5m 以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設ける。
10	その他	<p>■排水施設は、杖等の支障とならないように可能な限りグレーチングの空隙を小さくすることや、滑りづらさ等に配慮することを基本とする。</p> <p>■高欄は路面から高さ 1m 以上の高さとし、危険のない構造とすることを基本とする。</p> <p>☆笠木の幅は 10cm 以上とし、物などが置かれずに曲面にするなどの工夫を行う。</p> <p>☆積雪寒冷地においてはロードヒーティング等の防雪及び凍結防止設備を設置する。</p> <p>■階段の終始部に敷設する点状ブロックは、視覚障がい者が階段の存在を認識するために点検と保守が重要である。</p> <p>■斜路付き階段の勾配は 25%を超えてはならない。これは、階段に沿った自転車を押し上げて昇降することを考慮したもので、車いすの登坂を考慮したものではないことに留意する。</p>

(7) その他の施設等

1) 基本的な考え方

視覚障がい者が安全かつ円滑に歩行できるようにするため、エレベーター、階段、エスカレーター等への誘導、障害物の回避のために必要であると認められる箇所に視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。  
また、路面や障害物が的確に認識できる箇所に照明施設を設ける。

2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(視覚障がい者誘導用ブロック)	
第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。	
(照明施設)	
第四十七条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 視覚障がい者誘導用ブロック	<ul style="list-style-type: none"> <li>■立体横断施設の通路等及びこれに接続する歩道等の部分には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</li> <li>■階段、傾斜路、エスカレーターの下面と歩道等の路面との間が 2.5m 以下の歩道等の部分への視覚障がい者の進入を未然に防止するため視覚障がい者誘導用ブロックを設置することを基本とする。</li> <li>■敷設方法等については、5-8-3 その他の施設等を参照する。</li> </ul>
2 照明施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■立体横断施設には、照明施設を連続して設ける。ただし、夜間において路面の照度が十分に確保される場合はこの限りではない。</li> <li>■高齢者や弱視者（ロービジョン）等に適切な照度を確保できるように、照明施設を維持管理することを基本とする。</li> <li>■照度等の詳細については、5-8-3 その他の施設等を参照する。</li> </ul>

### 5.8.3 その他の施設等

#### (1) 案内標識

##### 1) 基本的な考え方

高齢者や障がい者等が目的地まで迷うことなく円滑に到達するには、その途中が移動等円滑化されていることに加えて、バリアフリー施設の位置等の情報を、事前の行動決定に役立つよう分岐点や交通結節点等適切な場所において、わかりやすく提供することが必要である。道路空間におけるそれらの情報提供の手段として、道路案内標識や地図等による案内標識の整備が行われているところであり、移動等円滑化を促進する案内標識の整備においては、一般的に、高齢者や視覚障がい者、車いす使用者に対しても、供給の情報を得られるように工夫することが必要である。

また、高齢者、障がい者等にとっても見やすく、かつ、分かりやすくなるよう、情報内容、表現様式（見やすいフォント、コントラスト、文字サイズ等の表示方法やデザイン）、掲出位置（掲出高さや平面上の位置など見やすい距離・位置等への配慮）の三要素をそれぞれ考慮することが不可欠である。また、夜間等の視認性に配慮した掲出とすることが望ましい。

そのため、本基準、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（昭和35年総理府令、建設省令第3号）（以下「標識令」という。）及び関連する通達（道路標識設置基準）等に基づき、適切な案内標識を設置する必要がある。

また、交通結節点等においては、様々な利用者が目的地までスムーズに移動できるよう、統一されたサインを連続して設置することが重要である。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(案内標識)	
<p>第四十四条 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。</p> <p>2 前項の案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。</p>	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 案内標識の設置	<p>■交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障がい者等が見やすい位置に、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設ける。</p> <p>■上記案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障がい者を案内する設備を設ける。</p> <p>■高齢者や障がい者等が迷うことなく目的地に到達できるよう、標識令等に基づき、分岐点や交通結節点等の主要地点において道路標識を設置し、目的地又は中継地となる旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の位置や方向等の情報提供を的確に行うことを基本とする。</p> <p>■エレベーター等の移動を支援する施設や高齢者、障がい者等の使用を配慮した便所、駐車場内等の施設（以下「バリアフリー施設」という。）等の位置や方向等の案内も併せて行うことを基本とする。</p> <p>■案内標識の掲示位置は、車いす使用者、高齢者を対象とすることを考慮し、路側式を基本とする。</p>
2 著名地点を表示する案内標識	<p>■著名地点を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、日本字の左又は右に車いすを使用している者その他の高齢者、障がい者等の円滑な通行に適する道路を経由する旨を表す記号を表示することを基本とする。</p> <p>■著名地点を表示する案内標識には、必要がある場合は、現在位置、当該案内標識が表示する著名地点及びバリアフリー施設の位置等を表示する地図（その略図を含む。）を附置することを基本とする。</p> <p>■歩行者のための著名地点案内標識は、歩行動線の起点、歩行動線の分岐点に設置し、</p>

		<p>方面・方向の案内を行うことを基本とする。</p> <p>3 歩行者用案内標識</p> <p>■歩行者用案内標識として、エレベーター、エスカレーター、傾斜路、乗合自動車停留所、路面電車停留場及び便所を表示する案内標識を設置することを基本とする。</p> <p>■歩行者用案内標識には、施設に応じて以下に示す内容を表示することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーター、エスカレーター、傾斜路、乗合自動車停留所、路面電車停留場及び便所を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、当該施設の設置場所までの距離</li> <li>・エスカレーターを表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、昇降方向を表す矢印</li> <li>・乗合自動車停留所及び路面電車停留場を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、当該停車所及び停留場の名称</li> <li>・駐車場、エレベーター、傾斜路及び便所を表示する案内標識の標示板には、必要がある場合は、車いす利用者その他の高齢者、障がい者等の円滑な利用に適する施設である旨を表す記号（国際シンボルマーク）</li> </ul> <p>☆エレベーター、エスカレーター、傾斜路、乗合自動車停留所、路面電車停留場及び便所を表示する案内標識の標示板に当該施設の設置場所までの距離を示す場合は、その距離をできる限り正確に示すこと。</p>
4 地図	基本的な考え方	<p>■地図の表示は、より見やすく、わかりやすくするため、シンプルで道路網が把握しやすいものを基本とする。</p>
	情報内容	<p>■情報内容については、下記に示す道路、歩道、交差点名等の一般的情報だけでなく、エレベーター等のバリアフリー施設や移動等円滑化された経路情報も提供することを基本とする。</p> <p>☆情報内容は適切に更新されること。</p> <p>〈一般的情報〉</p> <p>☆地形・地盤、道路、歩道、立体横断施設並びに歩行経路の目標となる信号機、交差点名、番地の情報等を記載する。</p> <p>☆地図に記載する施設は、国土地理院の地形図の基準をもとに、地図を設置する地域内で情報量や見やすさを考慮し選択する。</p> <p>■地図を設置する 114-B 標識で案内されている施設は、地図に表示することを基本とする。</p> <p>☆当該施設が、地図の表示範囲外の場合は、「至」、「→」標記を行う。</p> <p>〈バリアフリー施設・経路情報〉</p> <p>■エレベーター、エスカレーター等の移動等円滑化施設、バリアフリー経路を表示することを基本とする。</p> <p>■バリアフリー経路は朱赤系の点線で表示することを基本とする。</p> <p>☆バリアフリー経路は、以下の経路とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な障害を持った人々が概ね移動できるルートのうち、現在地から</li> <li>・相当数の人が訪れる主要施設へのルート</li> <li>・高齢者や障がい者等が比較的多く利用する施設へのルート</li> </ul> <p>☆バリアフリー経路で案内する施設が地図の表示範囲外の場合は、「至」、「→」標記を行う。</p> <p>☆バリアフリー施設や公衆便所はピクトグラムを表示する。</p> <p>☆バリアフリー対応便所については、便所と障がい者用設備のピクトグラムを組合せて表示する。なお、使用時間に制限がある場合は、ピクトグラムの下部に「使用時間制限有」を表記する。</p> <p>☆車いす利用者にとって重要な情報であるため、踏切は「踏切あり」の警戒標識を表示する。</p> <p>☆車いす利用者が利用できない階段等のバリア情報も併せて表示する。</p>
	設置計画	<p>■掲示高さは、歩行者及び車いす利用者が共通して見やすい高さとすることに配慮し、路面から 125cm に板中心を設置することを基本とする。</p> <p>☆視覚障がい者の地図への衝突を防止するため、案内標識板の支柱は地図や標識版の</p>

	<p>両端に設置する。</p> <p>■地図の大きさは、視距離 50cm として地図全体を見渡せることを考慮して、1m 四方程度を基本とする。</p>
様式・デザイン	<p>■地図は、シンプルなデザインを基本とする。</p> <p>☆複数設置する場合は、統一的なデザインとする。</p> <p>■文字の大きさは、視力の低下した高齢者等に配慮して視距離に応じた大きさを選択することを基本とする。</p> <p>☆書体は、視認性の優れた角ゴシック体とする。</p> <p>■主要な名称には、ローマ字又は英語を併記することを基本とする。</p> <p>■ローマ字を併記する場合、固有名詞はヘボン式ローマ字、普通名詞は英語を表記することを基本とする。</p> <p>■ローマ字のサイズは、和文文字と同程度に判読できるサイズを基本とする。</p> <p>☆地図の図色と地色の明度の差を十分大きくすること等により容易に識別できるものとする。</p> <p>■白内障患者にとって極めて識別が困難である「青と黒」「黄と白」等の組合せは用いないことを基本とする。</p> <p>■色覚障がい者に配慮し、見分けやすい色の組合せを用いて、表示要素ごとの明度差・彩度差を確保した表示とすることを基本とする。</p> <p>☆地図に用いる色は、色数が増えると煩雑になるため多くの色を用いない。</p> <p>☆地図に用いる色は、退色を考慮した色とする。</p> <p>☆現在地の住所表示を行う。</p> <p>☆主地図の表示区域と表示区域外の関係が把握しにくい場合は、必要に応じ表示区域を含む広域図を作成する。</p> <p>☆地図に用いるピクトグラムは、標識令、標準案内用図記号のデザインに準拠することを基本とし、ピクトグラムのない施設については、アイキャッチャー「■」を使用する。</p> <p>☆地図に表示したピクトグラム等の凡例を表示する。</p> <p>■地図の向きは、掲出する空間上の左右方向と、図上の左右方向を合わせて表示し、必ずしも北を上にする必要はない。</p> <p>☆現在地の表示は、利用者が見ている方向を分かるようにする。</p> <p>■主地図及び広域図内の四角のいずれかの位置にスケール、方位を配置することを基本とする。</p> <p>☆地図の整備年月を明記する。</p>
その他	<p>☆地図の表示面は歩行者等の円滑な移動を妨げないよう配慮しつつ、動線と対面する向きに掲出する。</p> <p>☆地図は、表示内容が見やすい材質とする。</p> <p>☆地図は、情報更新に対応できるような構造・素材を採用する。</p>
5 その他	<p>☆移動等円滑化された経路等（乗り継ぎ経路含む）を高齢者、障がい者等が円滑に移動できるよう、標識等により誘導する。</p> <p>☆夜間等の視認性に配慮した掲出位置とする。</p>

## (2) 視覚障がい者誘導用ブロック

### 1) 基本的な考え方

視覚障がい者は、歩行にあたり、事前に記憶した道順（メンタルマップ）や路面状況、周囲の音など様々な情報を利用するほか、視覚障がい者誘導用ブロックを歩行の手助けとしており、視覚障がい者誘導用ブロックを直接足で踏むことや白杖で触れることにより認識している。視覚障がい者誘導用ブロックを認識しやすいよう、周囲の舗装や床材の仕上げや色・コントラストにも配慮する必要がある。視覚障がい者の誘導手法としては、音声・音響による案内との併用も有効である。なお、経年劣化等を考慮し、当事者参加による点検等を行い、どのような課題があるかを把握することが望ましい。

視覚障がい者の移動等円滑化を図るためには、安全かつ円滑に歩行できるよう誘導し、かつ、視覚障がい者が段差や横断歩道等の存在を認識し又は障害物を回避できるよう、視覚障がい者を誘導するために視覚障がい者誘導用ブロックを設ける必要がある。

2) 各種基準等

<p>関係法令：「移動等円滑化基準」</p>	
<p>(視覚障がい者誘導用ブロック)</p>	
<p>第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。</p> <p>2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と第十二条第十一号の基準に適合する乗降口に設ける操作盤、前条第六項の規定により設けられる設備（音によるものを除く。）、便所の出入口及び第四十二条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であって、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路については、この限りでない。</p> <p>3 旅客特定車両停留施設の階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。</p> <p>4 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。</p> <p>5 視覚障害者誘導用ブロックには、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。</p>	
<p>基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン、検討会意見）</p>	
<p>●基本的事項</p>	
<p>1 設置</p>	<p>☆旅客施設との境界から最寄りの乗合自動車停留所までの通路等に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>■歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がい者の利便性の向上を図るために、視覚障がい者の歩行上必要な位置に、現地での確認が容易で、しかも覚えやすい方法で設置することを基本とする。</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロックには、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、音声により視覚障がい者を案内する設備を設ける。</p>
<p>2 設置の原則</p>	<p>■線状ブロックは、視覚障がい者に、主に誘導対象施設等の移動方向を案内する場合に用いる。視覚障がい者の歩行方向は、誘導対象施設等の方向と線状突起の方向とを平行にすることによって示す。</p> <p>■点状ブロックは、視覚障がい者に、主に注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を案内する場合に用いる。</p> <p>■視覚障がい者の歩行動線を考慮して、最短距離で目的地に辿り着けるよう誘導するために連続的かつ極力直線的に敷設することを基本とする。</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がい者が視覚障がい者誘導用ブロックの設置箇所にはじめて踏み込む時の歩行方向に、原則として約 60cm の幅で設置することを基本とする。また、連続的に案内を行う場合の視覚障がい者誘導用ブロックは、歩行方向の直角方向に原則として約 30cm の幅で設置することを基本とする。</p> <p>■電柱などの道路占用物等の施設を避けるために急激に屈曲させることのないよう、官民境界にある塀や建物との離隔 60cm 程度にとらわれず、占用物件を避けた位置に直線的に敷設することを基本とする。</p> <p>☆駒止めを視覚障がい者誘導用ブロック付近に設置する場合は、駒止めと視覚障がい者誘導用ブロックの位置関係等について、障がい者団体等と意見交換を行うなどにより検討を行い、設置後には障がい者団体等への情報提供を行う。なお、検討に当たっては、視覚障がい者等の行動を考慮し、駒止めと視覚障がい者誘導用ブロックとの離隔や駒止めの視認性の確保等に留意する。</p> <p>■一連で設置する線状ブロックと点状ブロックとはできるだけ接近させることを基</p>

	<p>本とする。</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロックは、原則として現場加工しないで正形状のまま設置することを基本とする。</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロックを一連で設置する場合は、原則として同寸法、同材質の視覚障がい者誘導用ブロックを使用することを基本とする。</p>
3 形状・寸法等	<p>■形状・寸法については JIS T9251 に合わせたものを基本とする。</p> <p>■JIS に相当していないブロックの部分補修を行う場合は、近接したブロックを JIS に合わせたブロックに交換することを基本とする。</p>
4 材料	<p>■視覚障がい者誘導用ブロックの材料としては十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐摩耗性に優れたものを用いることを基本とする。</p>
5 色彩	<p>■視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とする。</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。色彩に配慮した舗装を施した歩道等において、黄色いブロックを適用することでその対比効果が十分発揮できなくなる場合は、設置面との輝度比が確保できるようにブロックを縁取るように舗装の色を変えるなどで対応することを基本とする。天候・明るさ・色の組み合わせ等によっては認識しづらい場合も想定されるため、沿道住民・利用者の意見が反映されるよう留意して決定することを基本とする。また、旅客特定車両停留施設において、輝度比が確保できない場合は、障がい者団体等と意見交換を行うなど、検討を行ったうえで黄色以外の色とすることも考えられる。</p>
6 点検	<p>☆視覚障がい者誘導用ブロックの機能を十分に発揮させるためには摩耗や破損等の損傷等を日常の点検により確認するとともに、機能を維持するための保守が大切である。点検に当たっては視覚障がい者誘導用ブロックのみならず、道路状況をも含めることが視覚障がい者の安全を図るうえで重要である。例えば、階段の上端及び下端に近接する通路等に敷設する点状ブロックは、視覚障がい者が階段の存在を認知するために点検と保守が重要である。また、視覚障がい者誘導用ブロックの上に自転車などが放置されている場合は、関係機関とも協力しながら、視覚障がい者誘導用ブロック上から撤去するなどの措置を執る。また、視覚障がい者誘導用ブロックの上に物を載せないように日常的に PR し、市民の協力を求めるといった措置をとる。</p>
●特定道路等における考え方	
7 横断歩道接続部及び出入口等の注意喚起・方向指示のために部分的に設置する箇所	<p>■特定道路等においては、歩道等の横断歩道接続部に、点状ブロックによる歩車道境界の注意喚起を行うとともに、線状ブロックによりその移動方向を示す視覚障がい者誘導用ブロックを部分的に設置することを基本とする。</p> <p>■特定道路等における中央分離帯上の滞留スペース、立体横断施設の昇降口、乗合自動車停留所及び路面電車停留場の乗降口等、出入口付近には、視覚障がい者誘導用ブロックを設置することを基本とする。</p>
8 誘導のために連続的に設置する部分	<p>■特定道路等においては、エリア内において視覚障がい者がよく利用する施設、誘導すべき施設を視覚障がい者等と協議した上で設定し、その施設間について視覚障がい者誘導用ブロックを連続的に設置することを基本とする。</p> <p>☆複数の経路が多数存在すると誘導性が損なわれるので、極力一つの経路（出入口が複数ある場合は、各出口からの一経路とする。）とする。</p> <p>☆施設への連続誘導は、当該施設管理者と協議の上、道路敷地内だけでなく、民地内の当該施設の出入口直近まで連続して行う。</p> <p>☆一連で設置すべき線状ブロックと点状ブロックが離れる場合でも 10cm(足の大きさの約半分)程度とする。</p> <p>■一連で設置する視覚障がい者誘導用ブロックは、原則として同寸法、同材質のブロックを使用することを基本とする。</p>
9 エスコー	<p>☆横断歩道上は視覚障がい者にとって手がかりが少ないため、まっすぐ歩くことは容</p>

トゾーン の設置	易ではなく、横断歩道から外れてしまうことがしばしばあり、エスコートゾーンのニーズが高まっている。エスコートゾーンの設置に当たっては、道路管理者が設置する歩道上の視覚障がい者誘導用ブロックと、公安委員会等が設置する横断歩道上のエスコートゾーンを一体的に設置することにより、視覚障がい者の移動の連続性を確保する。
●旅客特定車両停留施設における考え方	
10 線状ブロックの敷設経路	<p>■視覚障がい者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路とエレベーターの乗降口に設ける操作盤、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を点字その他の方法により視覚障がい者に示すための設備、便所の出入口及び乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。ただし、視覚障がい者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路については、この限りではない。</p> <p>■上記分岐する経路では、往経路と復経路を別としないことを基本とする。</p> <p>■線状ブロックは、構造上やむを得ない場合等を除き、旅客の動線と交錯しないよう配慮し、安全で、できるだけ曲がりの少ないシンプルな道すじに連続的に敷設することを基本とする。</p> <p>■視覚障がい者の移動の際に屈曲経路が続くことにより進行方向を錯誤しないよう、短い距離にL字形、クランクによる屈曲部が連続的に配置されないよう配慮することを基本とする。</p> <p>☆ほかの旅客施設、公共用通路等と連続した誘導経路となるよう、誘導動線、形状、周囲の床面との色の輝度比などを統一的連続的に敷設する。</p> <p>■線状ブロックの敷設は、安全でシンプルな道すじを明示することを優先するとともに、一般動線に沿うことに考慮しつつ可能な限り最短経路により敷設することを基本とする。また歩行できるスペースが確保できるよう、可能な限り壁面、柱や床置き等の什器等から適度に離れた道すじに敷設することを基本とする。</p>
11 点状ブロックの敷設位置	<p>■旅客特定車両停留施設の階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路には、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</p> <p>■点状ブロックは、上記のほか、視覚障がい者の継続的な移動に警告を発すべき箇所である出入口（戸がある場合）、触知案内図等の前、券売機その他の乗車券等販売所の前、エレベーターの前、待合所・案内所の出入口（戸がある場合）、乗降場の線状ブロックの分岐位置・屈曲位置・停止位置の、それぞれの位置に敷設することを基本とする。</p>
12 公共用通路との境界	☆公共用通路との境界は、旅客特定車両停留施設内外が連続するように敷設し、色彩や形状の統一に配慮する。
●各種施設における敷設方法の詳細	
13 券売機	<p>■券売機その他の乗車券等販売所への線状ブロックの敷設経路は、点字運賃表及び点字表示のある券売機の位置とすることを基本とする。この場合、乗降口への線状ブロックの敷設経路からできる限り簡単に短距離となるように分岐することを基本とする。</p> <p>■線状ブロックで誘導される券売機その他の乗車券等販売所の前に敷設する点状ブロックの位置は、券売機の手前 30cm 程度の箇所を基本とする。</p> <p>☆上記の券売機その他の乗車券等販売所は、乗降口に近い券売機その他の乗車券等販売所とする。</p>
14 階段	<p>■階段の上端及び下端に近接する通路等に敷設する点状ブロックは視覚障がい者が階段の存在を認識するために設置するものであり、その位置は、階段の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に 60cm 程度の奥行きで全幅にわたって敷設することを基本とする。</p> <p>■階段への線状ブロックの敷設経路は、手を伸ばせば手すりに触れられる程度の距離を離れた位置とすることを基本とする。</p> <p>■踊場の長さが 3m を超える場合、踊場の開始部分及び終了部分において、階段の段から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設することを基本とする。</p>

	<p>とする。</p> <p>■階段の方向が 180 度折り返しているなど、方向が変わる踊場では、踊場の開始部分及び終了部分において、階段の段から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設することを基本とする。なお、屈曲部から階段始点までの距離が短く、点状ブロック同士が干渉して判別困難になる場合は、危険を生じないよう敷設方法に配慮することを基本とする。</p>
15 エレベーター	<p>■エレベーターへの線状ブロックの敷設経路は、点字表示のある乗降口側操作盤の位置とすることを基本とする。</p> <p>■エレベーター前に敷設する点状ブロックの位置は、点字表示のある乗降口側操作盤から 30cm 程度離れた箇所を基本とする。</p>
16 エスカレーター	<p>■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ことを基本とする。</p> <p>■エスカレーターに誘導する視覚障がい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を基本とする。</p> <p>(条件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り口方向のみに敷設する。</li> <li>・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。</li> <li>・乗り口方向には進行方向を示す音声案内を設置する。</li> </ul>
17 傾斜路	<p>■傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設することを基本とする。</p> <p>■傾斜路の方向が 180 度折り返しているなど、方向が変わる踊場では、踊場の開始部分及び終了部分において、傾斜路の始末端部から 30cm 程度離れた箇所に奥行き 60cm 程度の点状ブロックを敷設することを基本とする。</p> <p>■通路等が傾斜路のみで構成される場合は線状ブロックを敷設することを基本とする。</p>
18 トイレ	<p>■トイレへの線状ブロックの敷設経路は、トイレ出入口の壁面にある触知案内図等の位置とすることを基本とする。</p> <p>■トイレの触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、触知案内図等から 30cm 程度離れた箇所を基本とする。</p>
19 触知案内図等	<p>■触知案内図等への線状ブロックの敷設経路は、出入口付近又は改札口付近に設置した案内図の正面の位置とすることを基本とする。</p> <p>■触知案内図等の前に敷設する点状ブロックの位置は、案内図前端から 30cm 程度離れた箇所を基本とする。</p>

### (3) 休憩施設

#### 1) 基本的な考え方

歩道等には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化を図るため、特に身体的特性から歩行中に疲労しやすい高齢者や障がい者等の休憩需要に応えることを目的として休憩施設を整備すること。休憩施設を整備することが望ましい箇所・道路において、ベンチ及びそれを覆う上屋や樹木等を適当な間隔で設置するものとする。

#### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(休憩施設)	
第四十六条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 設置	<p>■歩道等又は自転車歩行者専用道路等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設ける。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りではない。</p> <p>■歩道等には、歩行者の休憩需要に対応するため、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けることを基本とする。</p>

2 設置位置	<p>■休憩施設は、高齢者や障がい者等の休憩需要を把握したうえで、休憩施設を設置することが望ましい道路・箇所において適当な間隔で設置することを基本とする。</p> <p>☆道路の交差点や橋詰のスペース等は、様々な活動が交錯する場所であり、歩行ネットワークの構成上重要な位置であるため、地域の情報発信機能やたまり機能を有する休憩施設を重点的に整備する。</p> <p>☆乗合自動車停留所との併用、立体横断施設の桁下やオープンスペース等の有効活用、植樹ますとの兼用、防災グッズ収納機能の複合化等により、限られた道路空間を有効に活用して休憩施設を設置する。</p>
3 構造	<p>■休憩施設や待合所等は、高齢者や障がい者等が使いやすい構造となるよう配慮することを基本とする。</p> <p>☆ベンチの形状は、巧緻な操作が困難である障がい者等に配慮し、はね上げ式や折りたたみ式を避け、固定式とし、長距離の移動が困難となる利用者に配慮して適切な間隔で配置する。</p> <p>☆構造の決定においては、障がい者等への意見聴取を踏まえて判断する。</p> <p>☆ベンチや椅子の座面の高さ、背もたれや手すりの設置やテーブルの高さや奥行きについては、高齢者や障がい者等が使いやすい構造とする。</p> <p>☆ベンチ周辺には、ベビーカー使用者や車いす使用者が同伴者と利用できるようスペースを確保する。</p>
4 その他	<p>■休憩施設を歩道に設置する場合は、ベンチ利用者の安全を確保するために、車道からの車両の進入がないようベンチと車道との間に植樹ますや車両用防護柵を設置することを基本とする。</p> <p>■休憩施設としての機能を十分に発揮させるために、ベンチ及びそれを覆う上屋や植栽等を維持管理することを基本とする。</p>

#### (4) 照明施設

##### 1) 基本的な考え方

夜間における歩道等、あるいは地下横断歩道のように夜間や明るさの急変する場所において、道路状況や交通状況を的確に把握するための良好な視環境を確保し、歩行者等の交通の安全かつ円滑な移動のために、照明施設を設置し、まぶしさに留意しつつ、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮する。

##### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(照明施設)	
第四十七条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	
2 乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 設置	<p>■歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設ける。ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合は、この限りではない。</p> <p>■乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設ける。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合は、この限りではない。</p> <p>■当該照明施設以外に車道用の照明等によって確保される場合は、特に照明施設を設置する必要はない。なお、照明施設の設置については、道路照明施設設置基準による。</p>
2 歩道等の	■歩道等に設置する照明は、夜間における歩行者等の交通量や周辺の光環境を考慮し

照明	<p>て、高齢者や障がい者等が安全で円滑な移動を図るために適切な明るさを確保することを基本とする。</p> <p>■必要な明るさについては、JIS Z9111 道路照明基準を参考に、高齢者や障がい者等に対する視認性を配慮して必要な明るさを設定することを基本とする。</p> <p>☆重点整備地区等は周辺環境が明るい商業地域が該当すると考えられることや、高齢者や障がい者等の特性を考慮すると、安全・安心に移動の円滑な通行ができる明るさとして、交通量の少ない道路であっても最低限水平面照度 10 ルクス（単位：lx）以上を確保する、さらに歩行者等の交通量が多い大規模駅や中心業務地区等では、それ以上の照度レベルを適用する。</p> <p>☆路面の平均照度、まぶしさ、保守の容易性等の面からポール照明方式（ポールの先端に等具を取り付け照明する方法）等とする。</p> <p>■視覚障がい者はムラによる影を障害物と誤認する恐れがあること、また、照明器具の発光部分を視線誘導として利用する場合もあることなどから、照明器具を等間隔で連続的に設置することを基本とする。</p>
3 立体横断施設等の照明	<p>■立体横断施設に設定する明るさは、立体横断施設技術基準による。</p> <p>☆階段部等については、踏み段、勾配部等が認識しやすいように、別途局所的に照明施設を設ける。</p>
4 その他施設の照明	<p>■乗合自動車停留所、路面電車停留場、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の施設に設置する照明は、設置場所に応じて、適切な明るさを確保することを基本とする。</p>
5 明るさ	<p>■高齢者や弱視者（ロービジョン）の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮するとともに、まぶしさに留意しつつ、羞明や夜盲症など様々な見え方があることを考慮する。また、照明については、極端な暗がりや眩しさが生じないように配慮することを基本とする。また、節電時においても通行の安全性が確保できるよう配慮することを基本とする。</p>
6 光源の選定	<p>■光源は、次の事項に留意して選定することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・効率が高く寿命が長いこと</li> <li>・周囲温度の変動に対して安定していること</li> <li>・光色と演色性が適切であること</li> </ul>
7 灯具の選定	<p>■灯具は、次の事項に留意して選定することを基本とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な配光を有するものであること</li> <li>・まぶしさが十分制限されていること</li> </ul>

## (5) 防雪施設

### 1) 基本的な考え方

除雪によって安全かつ円滑な通行を確保することが困難であって、高齢者・障がい者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には防雪施設として融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設置する。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(防雪施設)	
第四十八条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設けるものとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 設置	<p>■歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障がい者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設ける。</p>
2 防雪施設の設置が必要な箇所・区間	<p>■安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所とは、除雪によって安全かつ円滑な通行を確保することが困難であって、勾配 5% を超える箇所、堆雪幅が確保できない箇所、横断歩道及び横断歩道に接続する歩道等の部分、横断歩道接続部及び出入口等の警告・方向指示のための部分的な視覚障がい者誘導用ブロック設</p>

	置箇所、横断歩道橋、橋梁部、階段、地下道出入口、乗合自動車停留所、路面電車停留場、タクシー乗降場、旅客特定車両停留施設並びに高齢者・障がい者等が公共交通機関を利用できない区間をいい、このような箇所に防雪施設を設置することを基本とする。
3 防雪施設設置における留意点	■防雪施設の設置に当たっては、維持管理の体制について、あらかじめ関係者との間で十分協議することを基本とする。
4 除雪対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>■歩道除雪機で除雪する場合、勾配の変化点や、車両乗り入れ口の切り下げが多いと、残雪が生じてしまうため、極力平たんな歩道となるよう十分に配慮することを基本とする。</li> <li>■路上施設や植栽、電柱等の占有物が、連続的な除雪作業を行う際に支障となることがあるため、これらの設置位置についても十分に配慮することを基本とする。</li> <li>■歩道に駒止めを設置する場合、冬季に撤去可能な構造を基本とする。</li> <li>■歩道除雪においては、除雪後の残雪深が極力小さくなるよう留意することを基本とする。</li> <li>■車道除雪実施の際、横断歩道取付部、交差点部、バス停部等の歩行者動線に堆雪が生じないように留意することを基本とする。</li> </ul>

## (6) 踏切道

### 1) 基本的な考え方

高齢者・障がい者等が連続して移動できるように、周辺環境を踏まえ、交差する特定道路等や地域二車線のある道路（視聴覚障がい者情報提供施設（点字図書館）等の障がい者施設近隣など）と一体的に対策を行うことが必要である。踏切道のバリアフリー化に当たっては道路管理者と鉄道事業者が連携して取り組むことが重要であり、バリアフリー対策の整備、維持管理の体制等について、あらかじめ道路管理者と鉄道事業者等の関係者間で十分に協議して進めることが必要である。

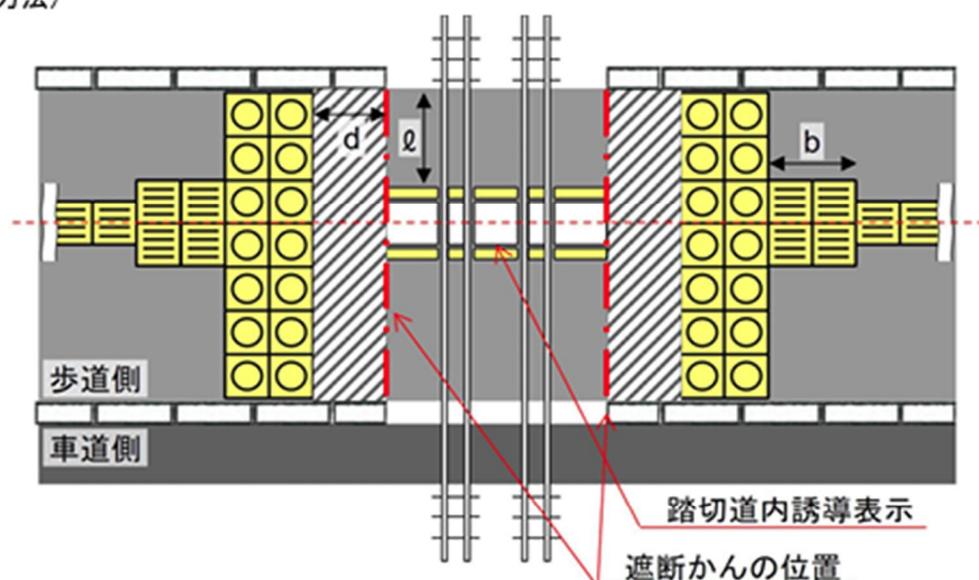
特に視覚障がい者が踏切道を通行する際、単路部と踏切道を誤認することが重大な事故につながるおそれがあるため、踏切道の存在を認識し安全に通行できるよう、視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示（表面に凹凸のついた誘導表示であって、視覚障がい者誘導用ブロックと異なる形式のものをいう。以下同じ。）を設ける必要がある。

### 2) 各種基準等

関係法令：「移動等円滑化基準」	
(視覚障がい者誘導用ブロック)	
第四十五条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。	
4 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとする。	
基準：以下のとおり（参考とした基準等：国ガイドライン）	
1 視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■歩道等及び自転車歩行者専用道路等の踏切道手前部には、視覚障がい者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する。</li> <li>■歩道等及び自転車歩行者専用道路等の踏切道手前部に、点状ブロックによる踏切道の注意喚起を行うとともに、線状ブロックを、歩道等及び自転車歩行者専用道路等の単路部から連続して設置することを基本とする。少なくとも踏切道手前部まで適切に誘導できる長さを確保し、連続して設置することを基本とする。</li> <li>■歩道等及び自転車歩行者専用道路等の踏切道手前部に設ける点状ブロックは、踏切道への進入及び退出を明確にする（認識性）ため、遮断かんから 50cm 程度離れた位置に設置することを基本とする。</li> <li>■踏切道内の一方の遮断かんから他方の遮断かんまでの区間には、視覚障がい者が車道や線路に誤って進入することを防ぐ（直進性）とともに踏切道の外にいると誤認</li> </ul>

	<p>することを回避（識別性）するため、踏切道内誘導表示を設けることを基本とする。</p> <p>■高齢者・障がい者等が踏切道の存在を認識し安全に通行できるよう、視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を維持管理することを基本とする。</p>
2 視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の形状・寸法等	<p>■踏切道手前部に設ける視覚障がい者誘導用ブロックの設置方法並びに踏切道内に設ける踏切道内誘導表示の設置方法及び構造は、参考 2-7-12 に示す図を基本とする。なお、踏切道の前後の歩道等又は自転車歩行者専用道路等に視覚障がい者誘導用ブロック以外の誘導表示（「【コラム】歩道のない道路におけるバリアフリー化の対応例」に示すリーディングラインなど）を設ける場合には、踏切道の外にいると誤認することを回避するため、視覚障がい者や車いす使用者を含む様々な道路利用者の意見を聞き、踏切道内誘導表示について歩道等又は自転車歩行者専用道路等に設ける誘導表示と異なる構造を基本とする。</p> <p>■踏切道手前部に設置する視覚障がい者誘導用ブロックの形状及び寸法は、JIS T9251 に合わせたものを基本とする。</p>
3 視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の材料	<p>■視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の材料は、十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐摩耗性に優れたものを用いることを基本とする。</p>
4 障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の色彩	<p>■視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とする。</p> <p>■踏切道内誘導表示の色彩は、参考 2-7-12 に示す図を基本とする。</p> <p>■視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示と設置面との輝度比が確保できない場合には、視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を縁取るように舗装の色彩を変えるなどして輝度比を確保することを基本とする。</p>
5 歩行者通行空間の確保及び路面等	<p>☆踏切道手前部に設ける視覚障がい者誘導用ブロックと遮断かんの間の路面は、踏切道の注意喚起をより明確にするため、鉄道事業者と道路管理者が連携し、ゴムチップ舗装（ゴムチップを含むシート状の材料等を含む。）とする。この場合、ゴムチップ舗装の色彩は黒を標準とし、黒以外の色彩とする際は、視覚障がい者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示との輝度比を確保する。</p> <p>☆歩行空間の明確化及び車両への注意喚起のため、歩行者が通行する場所へのカラー舗装及び車道外側線の設置を行う。なお、カラー舗装は緑を標準とする。</p> <p>☆歩行者が通る場所の有効幅員が狭小な場合など、車両との錯綜を考慮し、看板等を設置することで車両に対し、歩行者への注意喚起を行う。</p>

参考 2-7-12 視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置方法と構造について  
 ① 標準的な設置方法等（歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね 2m 以上の場合）  
 （設置方法）

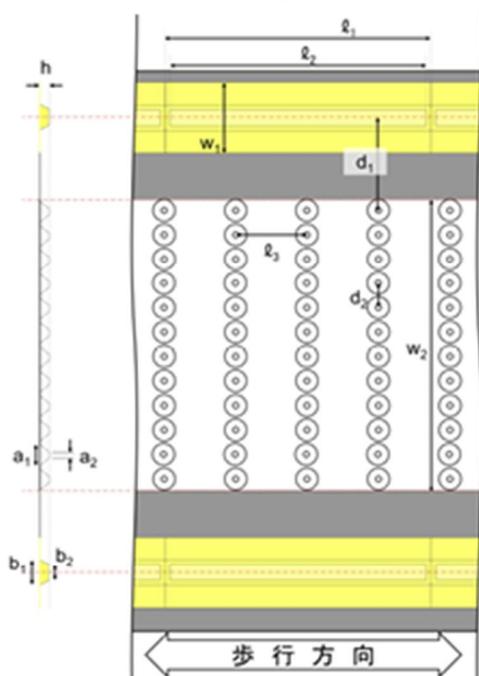


$\ell$  : 60cm 程度以上（ただし、路上施設や占用物件の設置状況、踏切道の幅員等の状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。）

$b$  : 点状ブロックへ誘導するために必要な長さ（概ね 2~3 枚程度）

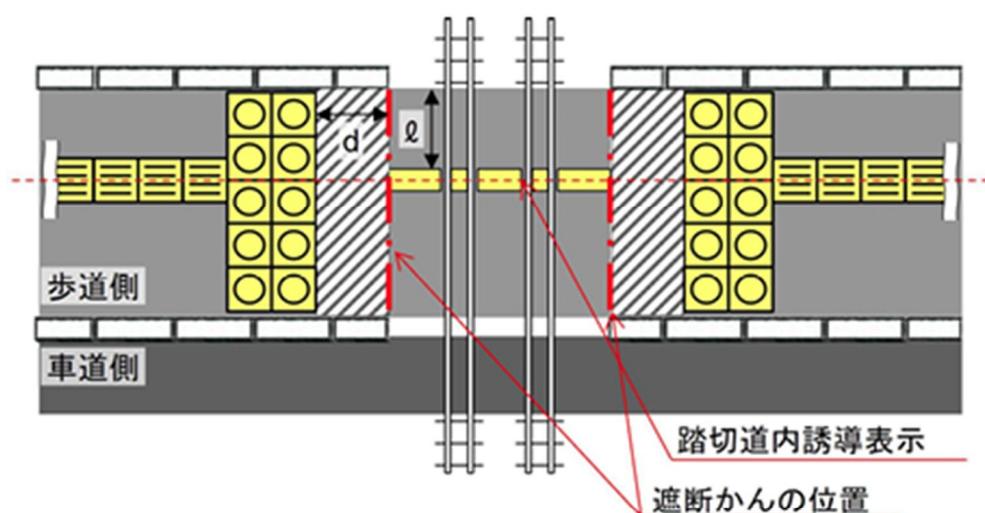
$d$  : 50cm 程度

（踏切道内誘導表示の構造）



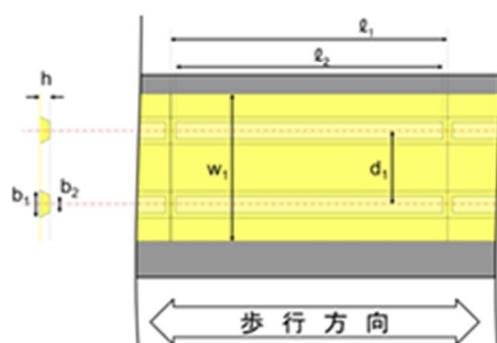
記号	項目	寸法 (mm)
$\ell_1$	線状突起の底面長	$\ell_2 + 10$
$\ell_2$	線状突起の上面長	270 以上
$\ell_3$	点状突起の中心間距離 （歩行方向）	75
$w_1$	着色範囲（黄色）	75
$w_2$	着色範囲（白）	320
$d_1$	線状突起と最外列の点状突起の中心間距離	100
$d_2$	点状突起の中心間距離 （歩行方向の直角方向）	26
$a_1$	点状突起の底面径	23
$a_2$	点状突起の上面径	6
$b_1$	線状突起の底面幅	$b_2 + 10$
$b_2$	線状突起の上面幅	17
$h$	突起の高さ	5

② 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い場合の標準的な設置方法等  
 (設置方法) (歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね 2m 未満の場合)



$\ell$  : 60cm 程度以上 (ただし、路上施設や占用物件の設置状況、踏切道の幅員等の状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。)  
 $d$  : 50cm 程度

(踏切道内誘導表示の構造)



記号	項目	寸法 (mm)
$\ell_1$	線状突起の底面長	$\ell_2 + 10$
$\ell_2$	線状突起の上面長	270 以上
$w_1$	着色範囲 (黄色)	150 以上
$d_1$	線状突起の中心間距離	75
$b_1$	線状突起の底面幅	$b_2 + 10$
$b_2$	線状突起の上面幅	17
$h$	突起の高さ	5

③ 設置にあたっての注意点

- 踏切道手前部の点状ブロックは、歩道等又は自転車歩行者専用道路等の全幅に設置する。
- 視覚障害者が踏切道内誘導表示を確実に捉えるため、踏切道手前部に設置する線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が直線的に一致するよう設置する。
- 「②の歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い場合の標準的な設置方法等」は、踏切道内誘導表示が①に示す構造よりも狭くなるため、踏切道手前部に設置する線状ブロックの幅を 1 列とするなど、視覚障害者がより確実に踏切道内誘導表示を捉えられるよう配慮する。
- 令和 5 年 9 月に実施した評価実験では、踏切道手前部の点状ブロックと踏切道内誘導表示を連続的に設置した場合に、踏切の出入りの認識性の評価が低い結果となったことから、50cm 程度の適切な隙間を取る必要がある。なお、踏切道内にいるか外にいるか分からなくなった場合、視覚障害者の歩行訓練において遮断かんの真下に避難するよう指導することがあるが、遮断かんの外には 50cm 程度の隙間があり、踏切道内には誘導表示があることで、遮断かんの外を認識できるようになる。
- 「①の標準的な設置方法等」について、踏切道内誘導表示の構造は、エスコートゾーンの点状横線を構成する突起体列の両横に線状ブロックの 1 本を設置した構造としているが、線状

ブロックと点状横線を構成する突起体列の離隔が小さい場合、エスコートゾーンと混同しやすいことから、適切な離隔を確保する必要がある。

- 令和5年10月に実施した評価実験では、視覚障害者の通行しやすさの観点からは踏切道内誘導表示の幅は広い方が望ましい一方、車椅子使用者の通行しやすさの観点からは狭い方が望ましい結果となった。特に歩道等又は自転車歩行者専用道路等の幅員が狭い踏切道であって、車椅子使用者が踏切道内誘導表示を回避して通行することが困難と考えられる場合、①に代えて②に示す設置方法等を標準とすることができる。
- 踏切道内誘導表示を設置する際には、「鉄道における技術上の基準を定める省令（H13.12）」第20条に定める建築限界を確認の上、設置するものとする。

#### ④ 視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の好ましくない設置方法

特定道路等で視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示の設置時に想定される、好ましくない設置方法を以下に示すので、設置検討時に留意されたい。

- 踏切道内で踏切道内誘導表示を大きく屈曲させる  
⇒誘導方向を屈曲させる必要がある場合、踏切道の外で屈曲させる検討を行うべきである。やむを得ず踏切道内誘導表示を屈曲させる場合であっても、参考 2-7-6 の【屈折部の設置例】を参考に、大きな屈曲を避けるべきである。

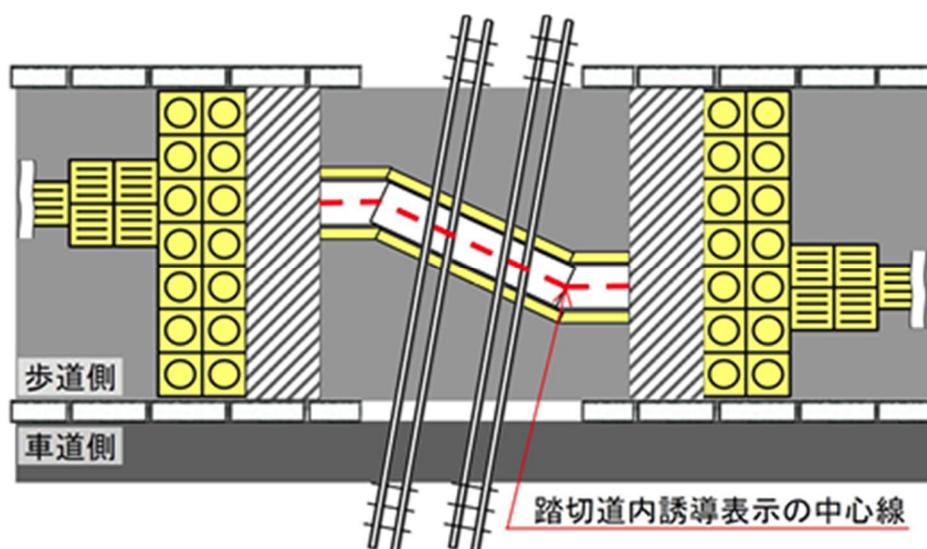


図 2-7-19 踏切道内で踏切道内誘導表示を屈曲させる設置方法

- ・踏切道手前部に設置する線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が一致しない  
⇒中心線を一致させるために、踏切道手前部の線状ブロックの設置位置を修正するなどの対応をするべきである。

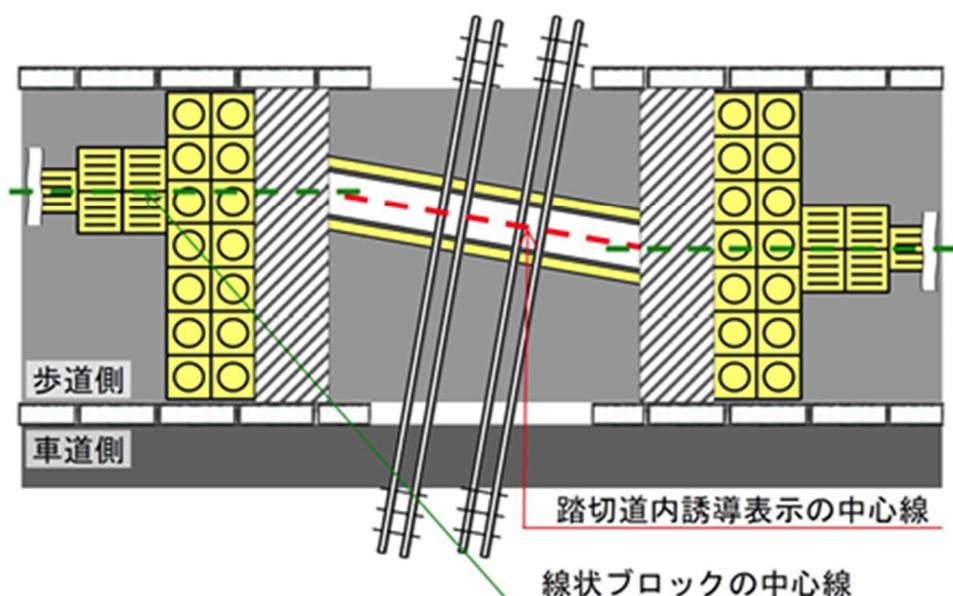


図 2-7-20 踏切道手前部に設置する線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が一致しない

- ・単路部に設置する線状ブロックと踏切道内誘導表示の中心線が一致しない  
⇒踏切道内誘導表示の踏切道端部からの距離は 60cm 程度以上であれば問題なく、60cm 以外の距離とすることは可能である。特に歩道等又は自転車歩行者専用道路等の単路部から連続して既設の線状ブロックがある場合、踏切道内誘導表示を踏切道端部から 60cm の距離に設置すると、これらの中心線が一致しなくなる場合がある。踏切道内誘導表示の設置場所は、踏切道端部から 60cm に拘らず視覚障害者の安全かつ円滑な移動を考慮して設置方法を検討する必要がある。

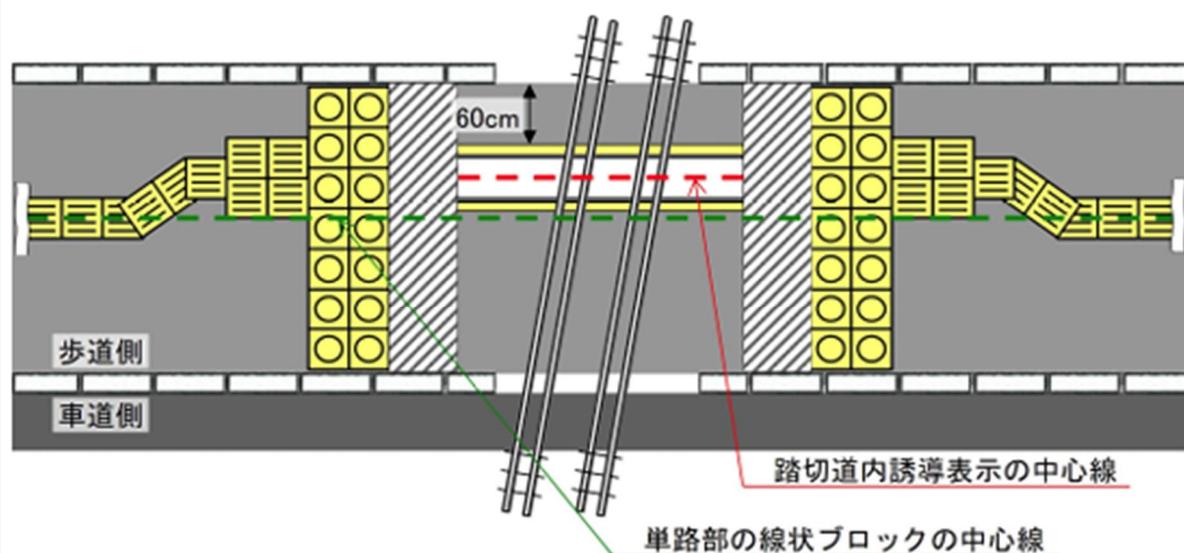
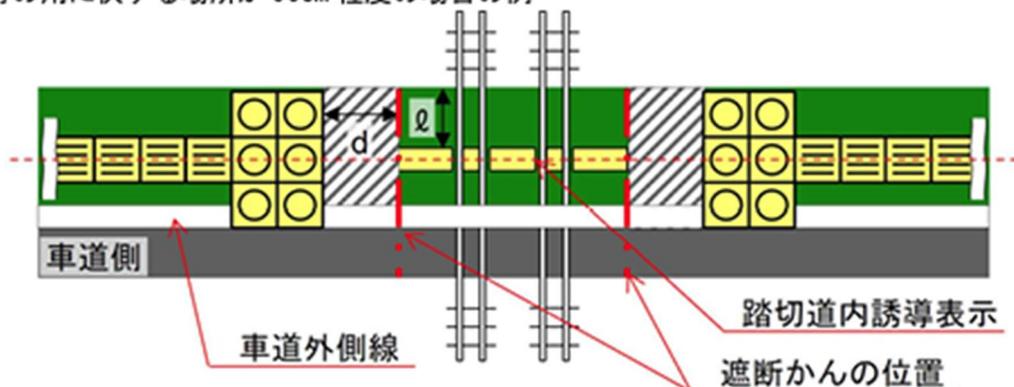


図 2-7-21 全体の動線が不適切となった事例

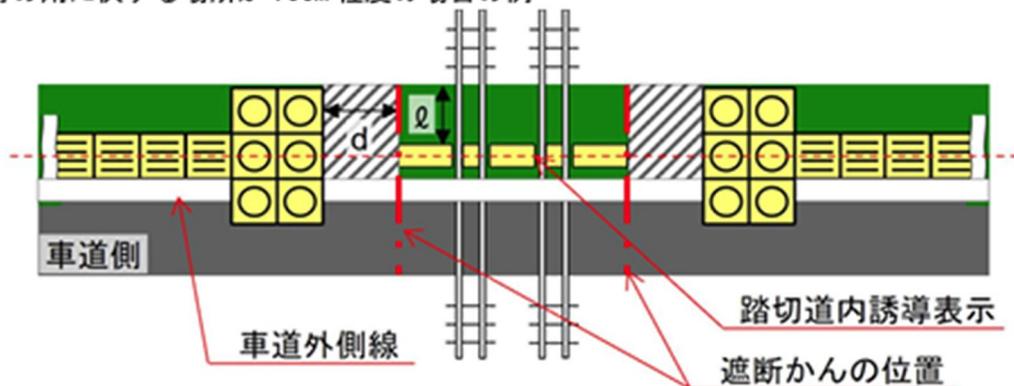
【コラム】歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合の踏切道での対策について

歩道等が無い又は有効幅員が狭い場合においては、踏切道端部より 30cm 程度の離隔を確保し、参考 2-7-12 の②に示す設置方法に準じ、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を設置することが望ましい。また、歩行空間明確化のため、合わせて車道外側線の設置やカラー舗装を実施することが望ましい。なお、車道外側線は、歩行者通行空間の幅員が 75cm 程度未満の場合、前後道路や現状の踏切道での対策状況に応じて設置の検討をするものとする。なお、車道外側線を設置しない場合や現地の状況から歩車道混在のまま視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を設置する場合等は、カラー舗装等に加え、車両への注意喚起看板を設置し、歩行者へ注意喚起することが望ましい。

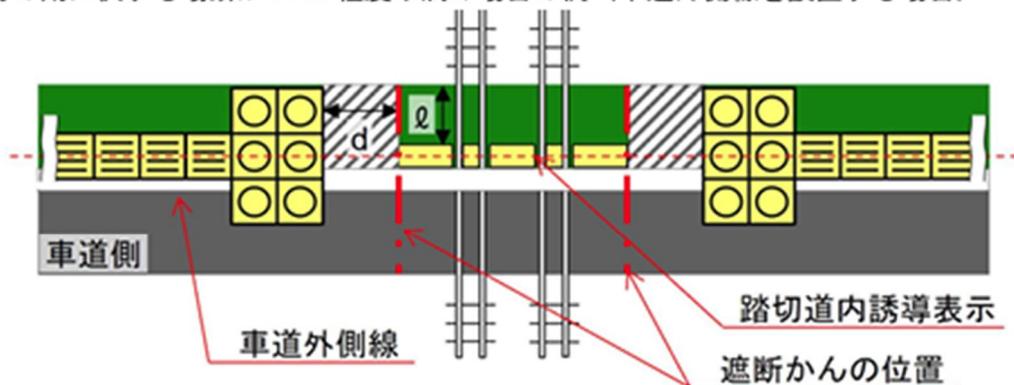
○歩行の用に供する場所が 90cm 程度の場合の例



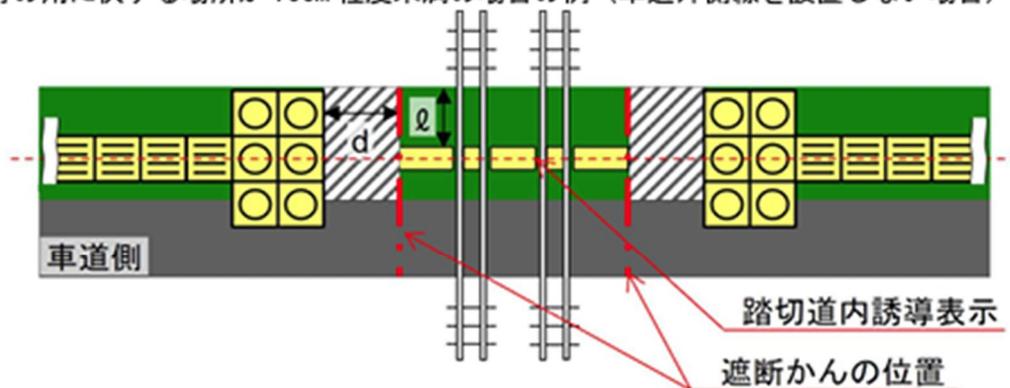
○歩行の用に供する場所が 75cm 程度の場合の例



○歩行の用に供する場所が 75cm 程度未満の場合の例（車道外側線を設置する場合）



○歩行の用に供する場所が75cm程度未満の場合の例（車道外側線を設置しない場合）



φ：30cm程度（ただし、路上施設や占用物件の設置状況、踏切道の幅員等の状況などによって、この値とすることが適切ではない場合は、この限りではない。）

d：50cm程度

（ゴムチップ舗装（ゴムチップを含むシート状の材料等を含む。）とすることが望ましい。）また、ゴムの色については黒を標準とし、他の色にする場合は、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示との輝度比を確保する。前後の歩道等の路面を緑に舗装する場合は、黒が望ましい。



写真 2-7-16 視覚障害者誘導用ブロックを車道上に設置した事例  
（令和6年1月の本ガイドライン改定前に設置した事例）

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン(P.7-47～7-52)、2024年1月、国土交通省道路局

### 【コラム】歩道のない道路におけるバリアフリー化の対応例

やむを得ず歩道を設けることができない道路において、視覚障害者が気づかずに誤って車道を通行しないために、車道外側線やリーディングラインなどにより対応した事例を紹介する。

ただし、単に事例を適用するのではなく、その地域の状況や利用者に応じた対策を講じる必要があるため、利用者の意見を踏まえて個別に検討する必要がある。

#### (1) 車道外側線や交差点部のドットライン表示

信号機のない交差点等で、車道外側線等を交差点内に破線で延長することで、交差点の存在や車両の通行部分を明示することができる。

車道外側線や交差点部のドットラインは、弱視（ロービジョン）者等の通行の手がかりとなる。



写真 2-1-24 単断面道路の交差点の車道外側線

#### (2) リーディングラインの設置

視覚障害者の円滑な移動支援のためには、歩道上に視覚障害者誘導用ブロックの設置が望ましいが、歩道がなく狭小な道路が存在する。世田谷区の商店街では、世田谷区街づくり条例に基づく街づくり協議会に道路部会を設置し、リーディングラインのテスト道路を作り、実際に視覚障害者や車椅子使用者の意見をもらいながら改良を行い、車道外側線と道路境界部の間に、JIS規格の視覚障害者誘導用ブロックよりも幅の狭いリーディングラインを連続的に設置した。

リーディングラインの設置は、店舗と道路の境界に側溝などによって段差が生じないように、車道の中央部に円形側溝を設置し、路側帯を平たんにしているために設置が可能となったものである。

この事例のように視覚障害者誘導用ブロックの設置が困難な箇所ではリーディングラインを設置する際には、視覚障害者等の意見を踏まえたうえで設置することが重要である。



図 2-1-29 整備イメージ

出典：松陰神社通り松栄会商店街振興組合ホームページ

#### (3) リブ式の車道外側線

単断面道路において、リブ式の車道外側線を視覚障害者の車道へのはみ出しの注意喚起として活用している事例がある。

大阪府は、視覚障害者が車道へはみ出さないための注意喚起として、府道の歩道未設置区間における車道外側線の活用可否を検討するために、厚さ等を変更した白線（1.5 mm、2.0 mm、2.5 mm、3.0 mm、リブ式）を駐車場に試験設置し、効果等についてチェックを行った。その結果、視覚障害者からはリブ式が最もわかりやすいとの意見であったことから、特定道路の一部に設置している。

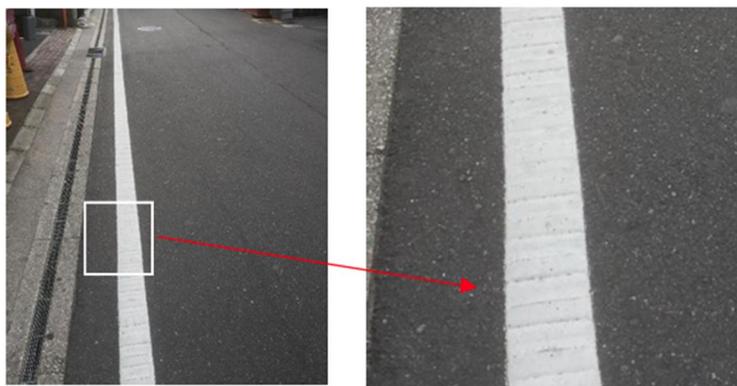


写真 2-1-25 単断面道路のリブ式の車道外側線  
(大阪府豊中市府道豊中吹田線：特定道路)

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン(P.1-57～1-58)、2024年1月、国土交通省道路局

## 5.9 情報のアクセシビリティ確保と円滑な意思疎通

### 5.9.1 ウェブサイト等による情報提供

#### (1) アクセシビリティの確保

##### 1) 基本的な考え方

障がい者等にとって、情報へのアクセシビリティ確保と円滑な意思疎通が重要であることは、「障害者による情報の取得及び利用並びに意思疎通に係る施策の推進に関する法律（2022年）」において、「全ての障害者が、社会を構成する一員として社会、経済、文化その他あらゆる分野の活動に参加するためには、その必要とする情報を十分に取得し及び利用し並びに円滑に意思疎通を図ることができることが極めて重要である」と基本理念に示されている。

同法の第四条及び第五条において、国は「障害者による情報の取得及び利用並びに意思疎通に係る施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する」、地方公共団体は「その地域の実情を踏まえ、障害者による情報の取得及び利用並びに意思疎通に係る施策を策定し、及び実施する責務を有する」、事業者は「その事業活動を行うに当たっては、障害者がその必要とする情報を十分に取得し及び利用し並びに円滑に意思疎通を図ることができるようにするよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する障害者による情報の取得及び利用並びに意思疎通に係る施策に協力するよう努めなければならない」と定められている。

同法の第十一条において、「国及び地方公共団体は、障害者による情報の十分な取得及び利用並びに円滑な意思疎通に資する情報通信機器その他の機器及び情報通信技術を活用した役務の開発及び普及の促進を図るため、障害者による情報取得等に資する機器等に関し、開発及び提供に対する助成その他の支援、規格の標準化、障害者又はその介助を行う者に対する情報提供及び入手の支援その他の必要な施策を講ずるものとする。」とされている。

2022年12月、2023年3月、9月、2024年5月には、同法第十一条に基づき、国において障がい者による情報取得等に資する機器等を開発し又は提供する事業者、障がい者、関係行政機関を参集し、障がい者による情報取得等に資する機器等の開発及び普及の促進並びに質の向上に資することも目的とした協議の場を開催している。

このように障がい者の情報アクセシビリティ確保と円滑な意思疎通のために、交通関連施設では情報提供や、接遇計画立案等において関係主体が留意することが必要となる。また、障がい者等が円滑に旅客施設を利用するためにエレベーターやトイレ等の設備の設置状況や設置位置、受けられるサービスの内容等について、ウェブサイト等により事前に情報を収集しやすくすることが重要となる。

ウェブサイトについては、文字の大きさ、色使い、コントラスト等の見やすさや、画像、映像、音声情報などを活用した情報の把握のしやすさ、操作のしやすさ等に留意するとともに、サイト全体としての使いやすさを考慮した構成を検討する必要がある。加えて、障がい者や高齢者等を含めた誰もがウェブサイト等で提供される情報や機能を支障なく利用できるようにするため、ウェブアクセシビリティについての対応も重要となる。

「みんなの公共サイト運用ガイドライン」（総務省）では、公的機関はウェブアクセシビリティに関する日本産業規格である JIS X 8341-3:2016 の適合レベル「AA」に準拠することが求められている。そのため、公共交通事業者等のウェブサイトにおいても、レベル「AA」に準拠することを基本とする。また、レベル「AAA」についても、公共交通事業者等として対応が必要であると考えられる項目については取り組むことが望ましい。

なお、アクセシビリティの確保はウェブコンテンツ全般について求められるものである。公共交通事業者等はウェブアクセシビリティ確保の目標と計画を定め、確実に取り組むことが必要である。また、ガイドラインの趣旨は、各項目の基準に準拠することが目的ではなく、技術上の問題等で記載内容のとおりに対応できないものについては、代替手段を検討し利用者の目的を達成することが重要である。

##### 2) 各種基準等

2025年3月現在、同法のガイドラインが策定されていないため、既存の各種ガイドラインにより、交通アクセスに係るバス停、タクシー停留所、鉄道駅、道路における情報提供施設等の基準をそれぞれ 5.2、5.4、5.8 に示している。またバス車両、タクシー車両、鉄道車両については、5.3、5.5 で、航空輸送手段、海上輸送手段に関する事項は、5.6、5.7 で示している。

ただし、それぞれの基準が☆となっている事項についても、同法の基本理念を鑑み、情報提供や円滑な意思疎通を図ることが極めて重要であることを念頭におき、環境の整備を進めることが必要となる。下に記す災害時等における情報提供は、本人が心身の保護、危機からの回避を行うために必要不可欠である。

特に、警報システムの設置に際して、最も見過ごされているのが、聴覚障がい者のニーズである。耳が聞こえない人にとって、音響信号に頼る緊急警報システムはほとんど役に立たないことに留意する必要がある。

警報を耳にした誰かが、耳の不自由な人に知らせるだろうと考えられがちであるが、これは耳の不自由な人が1人であることはない、という想定に基づいている。また、耳の不自由なスタッフが1人で仕事をしていることはないという想定でもある。

#### ① ウェブアクセシビリティ

■障がい者等が円滑にウェブサイト等を利用し必要な情報を得られるようにするために、JIS X 8341-3:2016に基づき、ウェブアクセシビリティを確保することを基本とする。

#### ② 交通アクセスに関するウェブサイトによる情報提供

☆施設を新設する場合や大規模な修繕を行う場合、また、ウェブサイトなどを開設・改修する場合には、より多くの利用者にとって利用しやすい施設、設備やウェブサイト等とするために、障がい者をはじめとする地域の利用者や専門家からの意見収集や意見交換を行い、当事者参加による整備を進めること。

☆交通アクセスの経路情報を提供する場合、最短経路だけでなく車いす利用者などの移動を前提とした使いやすい経路などについても情報提供を行うこと。

#### ③ 災害時等における情報提供

☆視覚障がい者、聴覚障がい者をはじめとして高齢者、外国人、知的障がい者などにも留意した分かりやすい情報伝達が可能な設備を設置すること。音響信号とともに、視覚的な火災警報システム/ストロボライト等の光警報装置の運用が必要で、人々の集まるエリア、施設内の全トイレ及びエレベーター前等に設置する。聴覚障がい者が緊急避難等情報にアクセスできるよう、電光掲示板・モニター等による文字情報を提供する。

