

ガイドライン



## 乗降に関する基準

### 乗降用設備／舷門（バリアフリー基準第47条関係）

#### 基本的な考え方

高齢者、障害者等が、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。

タラップ等の乗降用設備は、船舶の揺れや潮位の変化に対応するため、端部にキャスターがついているものなどがあり、岸壁と船舶それぞれの接合部分で段差が生じることから、車いす使用者を含めて高齢者、障害者等が円滑に利用できるように段差部分を解消し、スムーズに移動できるように配慮することが必要である。

#### 基準

##### 2.乗降用設備

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。

- (1)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。
- (2)幅は、80cm以上であること。
- (3)手すりが設けられていること。
- (4)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。

#### 基準・推奨の仕様

##### 【構造】

- (1)の「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。
- 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。
- スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、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。

##### 【幅】

- 90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

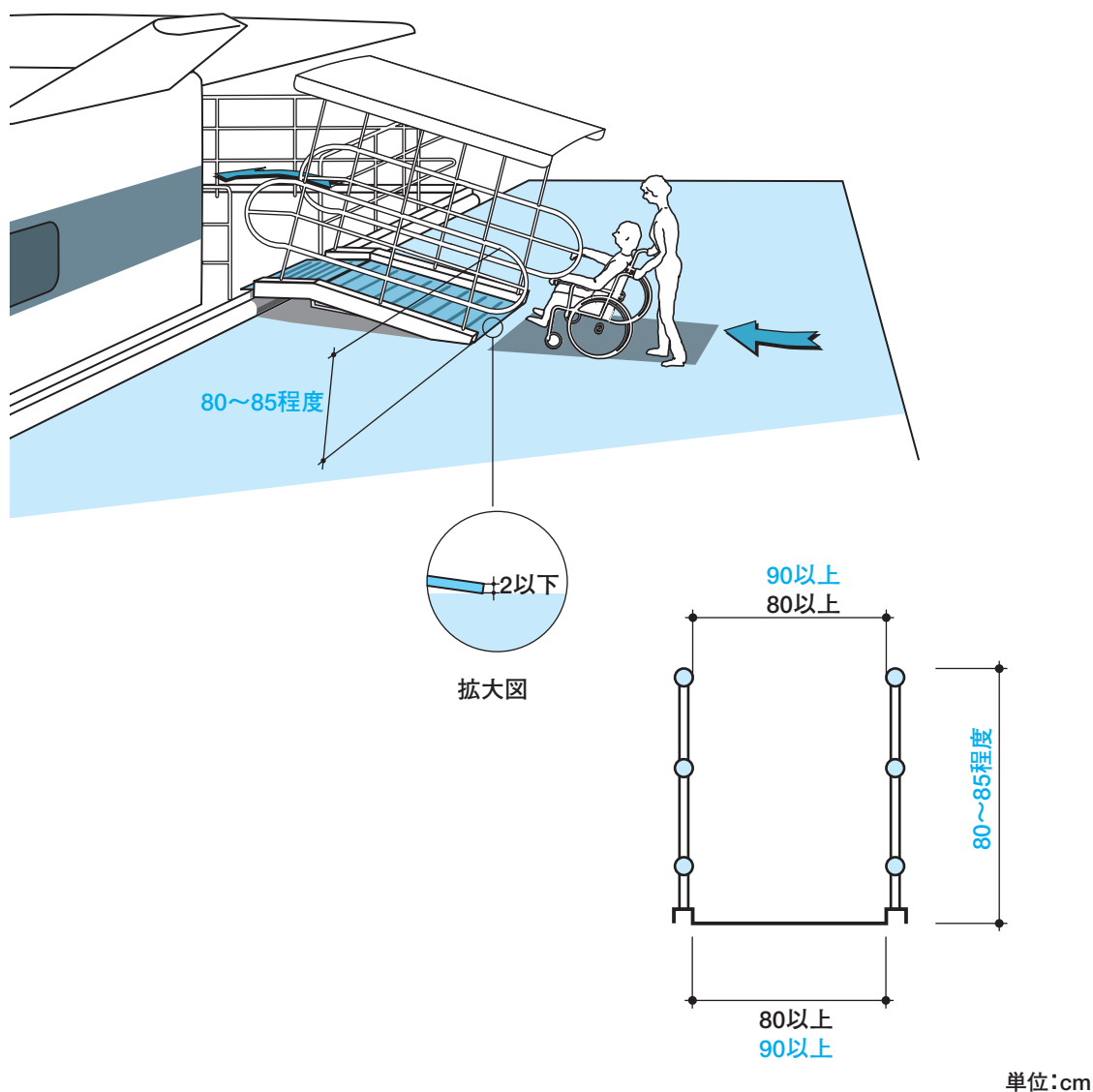
##### 【手すり】（P62参照）

- 手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。  
高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。
- 端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

##### 【床面仕上げ】

- (4)の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

P24に続く



### 基準等の解説・配慮事項

#### 〔乗降用設備〕(タラップ等)

タラップ等の乗降用設備は、勾配が潮位の干満差（特に干潮時や満潮時）によって変化し、常時水がかかる可能性のある部分であるといった特性に十分配慮することが必要です。

\*耐荷重に関しては、電動車いす本体の重量（80～100kg）、利用者本人、介助者およびその他の乗客の重量を勘案した設計が必要です。また、タラップの長さや桁の有無にも依りますが、それ以上の人員等が利用するケースがある場合は、その重量も勘案した設計が必要となります。

#### 〔手すり〕

手すりは、スロープの勾配が急になった場合の歩行の手助けになるとともに、車いすの暴走を防止する上でも有効です。

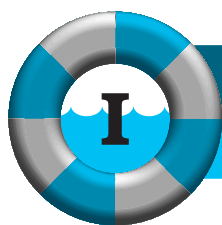
#### 〔床面の仕上げ〕

基準は、自由度を高めるため機能要件化した規定を多く用いていることから、実際の整備では床面仕上げについても滑りにくい効果が得られるなら基準を満たしたものと解釈します。

#### 〔船内乗降口までの送迎〕(ソフト面での対応の考え方)

バリアフリーは車いす使用者だけでなく、高齢者、車いす使用者以外の障害者等も対象としていますので、ハード面（段差解消装置等）の施設設備をソフト面（人的支援）による対応ですべて代替することはできません。

P25に続く



## 乗降に関する基準

### 乗降用設備／舷門 (バリアフリー基準第 47 条関係)

#### 基準・推奨の仕様

##### 【勾配】

○1/12以下とする。

##### 【照明設備】

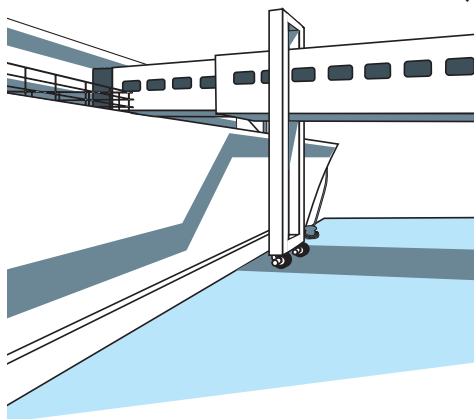
○高齢者や弱視者の移動の円滑化に資するため、十分な明るさを確保するよう採光や照明に配慮する。

##### 【屋根・ひさし】

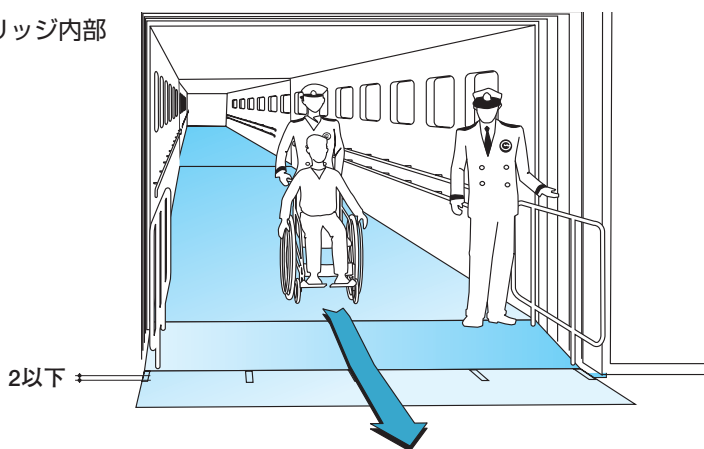
○肢体不自由者は傘を差すことが難しいため、連絡橋や浮き桟橋上、乗降口までの通路、乗降用設備等には大きめのひさし等雨をよける設備を設置する。

参考：陸上施設が整備する施設

ボーディングブリッジ外観



ボーディングブリッジ内部



単位:cm

## 基準等の解説・配慮事項

### 【スロープ(勾配)の考え方】

公共交通機関で使用するスロープの勾配、傾斜の程度は、比率（例えば12分の1、傾斜角度5度、百分率8%）で表すのが一般的です。1/12（約5度、8%）以上の勾配が出る時は、基本的に介助者又は職員の介助による対応が必要です。

- ①勾配が1/12（約5度、8%）の場合は、ある程度上肢の筋力がある車いす使用者であれば自立が可能であり、介助者の負担も比較的少ないと考えられます。
- ②勾配が1/8（約7度、12%）の場合は、熟練した筋力のある車いす使用者でも負担が大きく、介助者の手を借りないと自立して乗降ができない場合があります。後方への転倒の恐れとともに自立の限界の目安と考えられます。
- ③さらに実際の船舶に装備されるスロープでは、1/4（約14度、25%）程度の急勾配になる場合もあると考えられます。この勾配では介助者無しの乗降は不可能もしくは非常に困難であり、介助者の負担や危険性も大きくなります。また、この勾配はJIS規格に規定される電

動車いすの登坂性能10度を超える勾配であり、かなりの危険を伴うことを認識しておく必要があります。

### 【段差・勾配の視覚的表示】

タラップと舷門の間の摺動部に構造上やむを得ずフラップを設置したときはフラップの端部とそれ以外の部分との色の明度の差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とし、同様に勾配部分においても、その接続する通路と色の明度差を大きくすること等により、その存在を容易に識別できるものとする配慮が必要です。





## 乗降に関する基準

### 舷門から甲板室出入口までの通路 (バリアフリー基準第51条第1項関係)

#### 基本的な考え方

高齢者、障害者等が、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。船舶の安全を確保した適切な手段により、水密コーミングなどの段差は解消する。

#### 基準

##### 7.バリアフリー通路1

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの(以下「バリアフリー通路1」という。)でなければならない。

- (1)幅は、80cm以上であること。
- (2)手すりが設けられていること。
- (3)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。
- (4)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。
- (5)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。
- (6)通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

##### 【末端の構造】

- (6)において、「通路の末端の付近」の転回場所は、通路の末端にできる限り近い場所に設けることとし、通路の末端から当該場所の中心までのバリアフリー通路1の長さが5mを超えてはならない。
- (6)において、「転回に支障のないもの」とは、幅が140cm以上及び奥行が135cm以上であるもの、または、直径150cm以上の円形の空間をいう。
- 転回場所の広さは、幅140cm以上および奥行170cm以上の空間とする。

##### 【通路の形状】

- 曲がり角の出角はすみきりまたは、曲面とする。

##### 【照明設備】

- 高齢者や弱視者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配慮する。

#### 基準・推奨の仕様

##### 【幅】

- 90cm以上とする。(車いす使用者が利用しやすい寸法)

##### 【手すり】(P62参照)

- 手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。  
高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。
- 端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

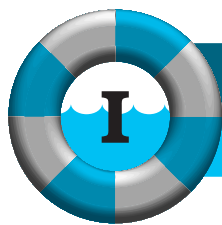
##### 【床面仕上げ】

- (4)の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。
- 清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

##### 【段差解消】

- 段差がある場合は、極力小さくする。
- (5)の「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」は船舶の安全を確保した適切な手段(段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段)であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。
- スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。
- スロープ板の勾配は1/12以下とする。
- スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、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とする。
- スロープ板が長く、また、傾斜角が急(概ね10度を超える)となる場合には、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。





## 乗降に関する基準

### 甲板室出入口、水密コーミング(バリアフリー基準第48条第1項関係)

#### 基本的な考え方

高齢者、障害者等が、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。船舶の安全を確保した適切な手段により、水密コーミングなどの段差は解消する。

#### 基準

##### 3.舷門又は甲板室の出入口

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。)のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの(以下「バリアフリー出入口A」という。)でなければならない。

- (1)幅は、80cm以上であること。
- (2)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。

#### 基準・推奨の仕様

##### 【幅】

- 90cm以上とする。(車いす使用者が利用しやすい寸法)

##### 【段差解消】

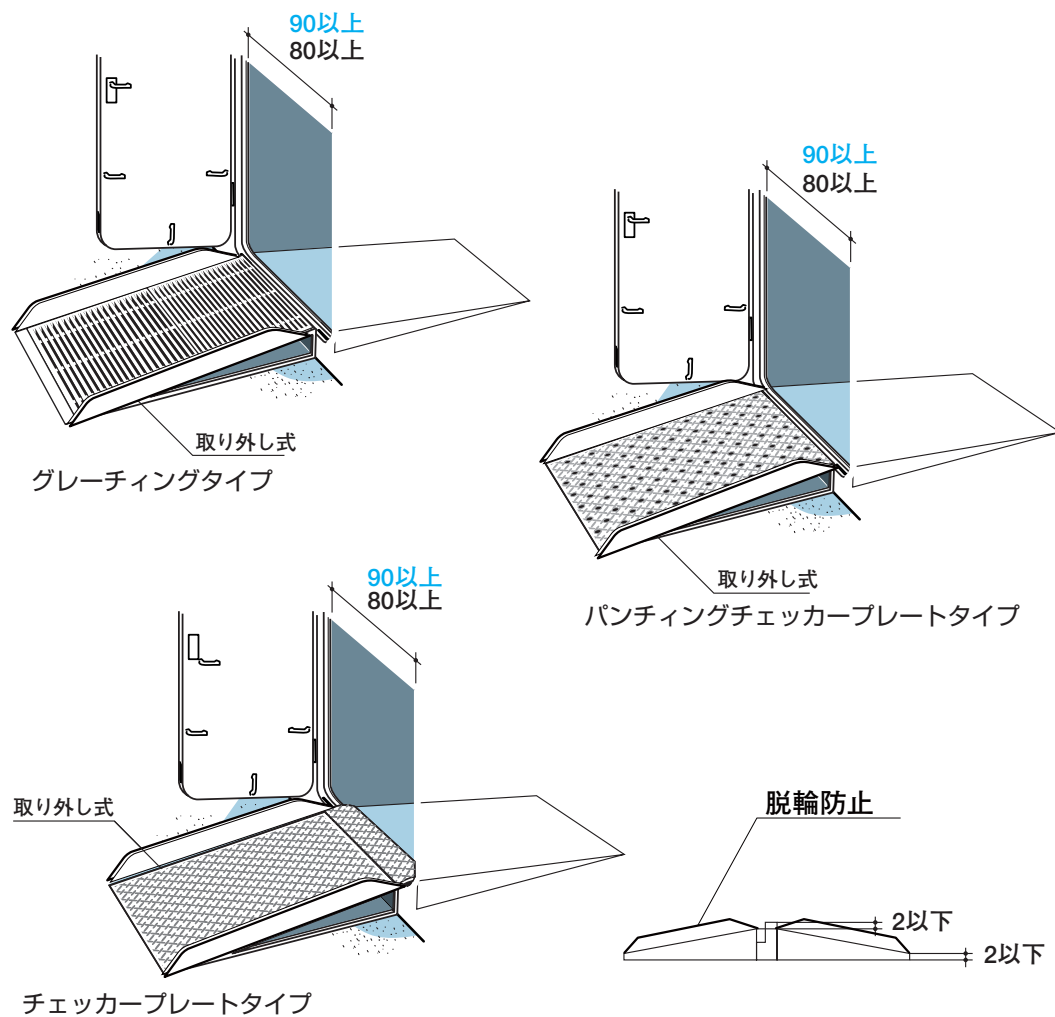
- 段差がある場合は、極力小さくする。
- (2)の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段(段差解消手段により海水が流入しやすすくなるような危険な状態を生じない手段)であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。
- スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。
- スロープ板の勾配は1/12以下とする。
- スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。
- スロープ板が長く、また、傾斜角が急(概ね10度を超える)となる場合には、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。

##### 【照明設備】

- 高齢者や弱視者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配慮する。



## スロープ板



単位:cm

## 基準等の解説・配慮事項

## [段差解消]

バリアフリーという利便性の向上は、安全措置がすべてとられた上で図られるべきものであり、今般のバリアフリー基準は、船舶安全法体系の安全に関する要件の上乗せ要件となっています。したがって水密コーミングについては水密性の保持を目的として要求されています。水密コーミングがある場合、スペースの制約に配慮しながら、乗下船時のみに使用することができる取り外し可能な補助スロープ板等の設置が必要です。

## [スロープ(勾配)の考え方]

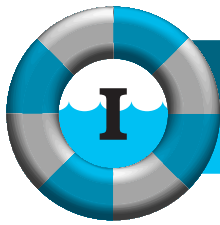
(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照)

## [段差・勾配の視覚的表示]

(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照)

## [床面の仕上げ]

(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P23参照)



## 乗降に関する基準

甲板室出入口からバリアフリー客席及び車いすスペースまでの通路 (バリアフリー基準第51条第1項関係)

### 基本的な考え方

船内通路では、車いす使用者が通行できる幅が必要である。車両甲板と同一の舷門から乗船する場合は、歩行者の通路部分は高齢者、障害者等を含むすべての使用者が安全に通行可能な配慮をすることが必要である。一方通行を前提として車いす使用者が通過できる幅(80cm)を確保している。

### 基準

#### 7.バリアフリー通路1

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの(以下「バリアフリー通路1」という。)でなければならない。

- (1)幅は、80cm以上であること。
- (2)手すりが設けられていること。
- (3)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。
- (4)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。
- (5)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。
- (6)通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

通路の末端にできる限り近い場所に設けることとし、通路の末端から当該場所の中心までのバリアフリー通路1の長さが5mを超えてはならない。

- (6)において、「転回に支障のないもの」とは、幅が140cm以上及び奥行が135cm以上であるもの、または、直径150cm以上の円形の空間をいう。
- 転回場所の広さは、幅140cm以上および奥行170cm以上の空間とする。

#### 【通路の形状】

- 曲がり角の出角はすみきりまたは、曲面とする。

#### 【通路に設ける戸】(P60参照)

#### 【照明設備】

- 高齢者や弱視者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配慮する。

### 基準・推奨の仕様

#### 【幅】

- 90cm以上とする。(車いす使用者が利用しやすい寸法)

#### 【手すり】(P62参照)

- 手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。  
高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。
- 端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

#### 【床面仕上げ】

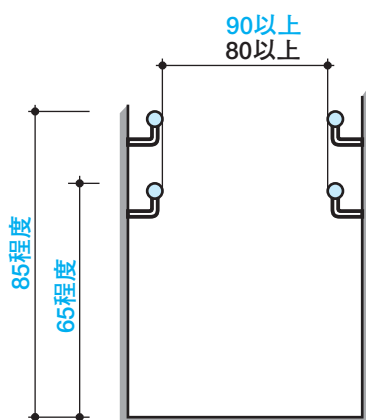
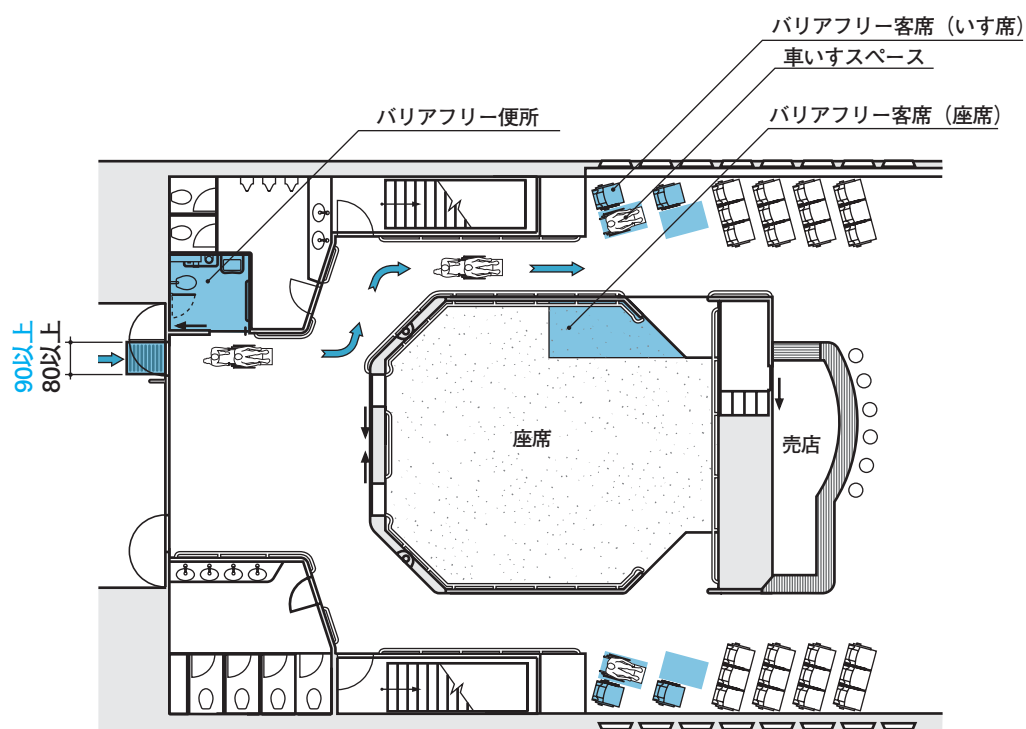
- (4)の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。
- 清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

#### 【段差解消】

- 段差がある場合は、極力小さくする。
- (5)の「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」は船舶の安全を確保した適切な手段(段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段)であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。
- スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。
- スロープ板の勾配は1/12以下とする。
- スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、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とする。
- スロープ板が長く、また、傾斜角が急(概ね10度を超える)となる場合には、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。

#### 【末端の構造】

- (6)において、「通路の末端の付近」の転回場所は、



単位:cm

## 基準等の解説・配慮事項

## [バリアフリー通路1の設備]

(舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説  
P27参照)

## [通路の手すり]

(舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説  
P27参照)

## [暴露部通路の手すり]

(舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説  
P27参照)

## [手すりの点字]

(通路の手すりの基準等の解説 P65参照)

## [床面の仕上げ]

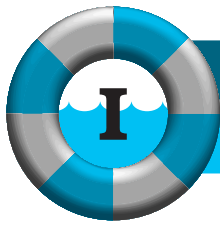
(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P23参照)

## [スロープ(勾配)の考え方]

(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照)

## [段差・勾配の視覚的表示]

(乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照)



## 乗降に関する基準

### カーフェリー／乗船口（バリアフリー基準第47条関係）

#### 基本的な考え方

カーフェリーの乗船口に設置するタラップには船舶の揺れ、潮位の変化に対応するためキャスターがついていたり、一部が階段になっているものがある。またタラップと乗船口の接続部分にも段差がある。車いす使用者を含め障害者等がスムーズに移動できるように配慮することが必要である。

#### 基準

##### 2.乗降用設備

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。

- (1)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。
- (2)幅は、80cm以上であること。
- (3)手すりが設けられていること。
- (4)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。

#### 基準・推奨の仕様

##### 【構造】

- (1)の「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。
- 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。
- スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、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。

##### 【幅】

- 90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

##### 【手すり】（P62参照）

- 手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。  
高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。
- 端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

##### 【床面仕上げ】

- (4)の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。

##### 【勾配】

- 1/12以下とする。

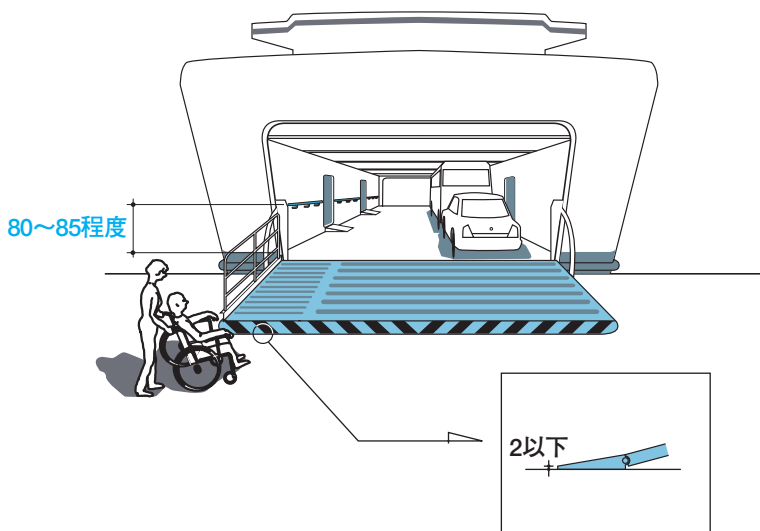
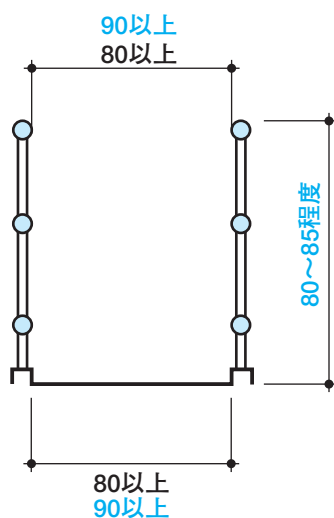
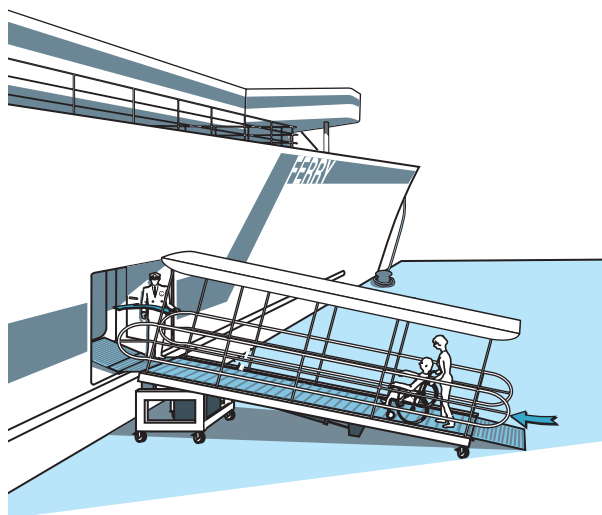
##### 【照明設備】

- 高齢者や弱視者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配慮する。

##### 【屋根・ひさし】

- 肢体不自由者は傘を差すことが難しいため、連絡橋や浮き桟橋上、乗降口までの通路、乗降用設備等には大きめのひさし等雨をよける設備を設置する。





単位:cm

### 基準等の解説・配慮事項

#### 【バリアフリー通路1の設備】

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 P27参照）

#### 【暴露部通路の手すり】

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 P27参照）

#### 【床面の仕上げ】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P23参照）

#### 【スロープ(勾配)の考え方】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照）

#### 【段差・勾配の視覚的表示】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照）





## 乗降に関する基準

### カーフェリー／車両区域（バリアフリー基準第48条第2項関係）

#### 基本的な考え方

高齢者、障害者等が車両区域から旅客船内へのアプローチがスムーズにできるよう、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。

#### 基準

##### 4. 車両区域

車両区域の出入口のうち1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー出入口B」という。）でなければならない。

- (1) 幅は、80cm以上であること。
- (2) 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。
- (3) 高齢者、障害者等が車両から乗降するための場所であって、次に掲げる基準に適合するもの（以下「乗降場所」という。）が設けられていること。
  - ① 幅は、350cm以上であること。
  - ② 車両区域の出入口に隣接して設けられていること。ただし、乗降場所と車両区域の出入口との間に幅が80cm以上である通路を1以上設ける場合は、この限りでない。
  - ③ 乗降場所であることを示す表示が設けられていること。

#### 基準・推奨の仕様

##### 【幅】

- 90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

##### 【段差解消】

- 段差がある場合は、極力小さくする。
- (2)の「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」は船舶の安全を確保した適切な手段（段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段）であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。
- スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。
- スロープ板の勾配は1/12以下とする。
- スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、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とする。
- スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、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。

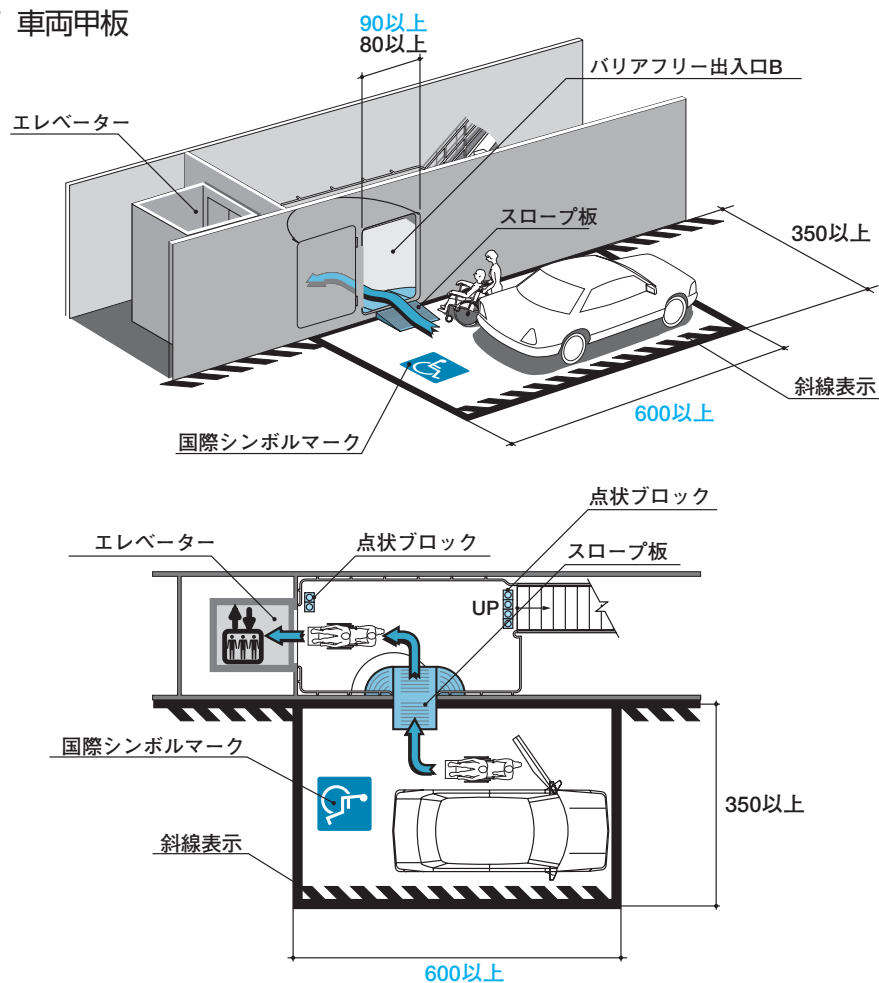
##### 【乗降場所の床面の仕上げ】

- 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされているものとする。
- 清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要のある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

##### 【照明設備】

- 高齢者や弱視者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配慮する。

## 1F 車両甲板



単位:cm

## 基準等の解説・配慮事項

## 【車両甲板】

複数の車両甲板を有する船舶では、高齢者、障害者等が利用する車両甲板が限定されている場合は当該車両甲板の船内への出入口、限定されていない場合はすべての車両甲板からの船内への出入口において、幅員拡幅、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整備されている必要があります。

高齢者、障害者等が車両から乗降するための場所から甲板室の出入口までの通路は、通路幅を確保し、安全柵の設置を行う配慮が必要です。

車両甲板に通路を設ける場合は、車両搭載場所との境界側にも手すりを設ける配慮が必要です。また、バリアフリー通路部分の床を色分け表示することにより明確に区別する配慮も必要です。

## 【乗降場所】

乗降場所は、高齢者、障害者等が車両への乗降のために一時的に利用するものであり、運航中を含め常に確保しておく必要はありませんが、その使用目的から、各寄港地

で乗降場所が利用可能な状態にしておく必要があります。

乗降場所の横幅3.5mの基準は、普通乗用車2.1mに介助者が付き添える幅1.4mを加えた数値であり、長さについては普通乗用車5.6mに鑑み、30cm～40cmを加えた6mが一般的です。障害者用乗降施設である旨の標示板や塗装表示などを行い視認性を確保します。塗装表示は車室スペース床面に車いす国際シンボルマーク、乗降用スペースに斜線表示を行います。（道路の移動円滑化整備ガイドラインより）

## 【スロープ(勾配)の考え方】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照）

## 【段差・勾配の視覚的表示】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照）

## 【暴露部通路の手すり】

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 P27参照）

## 【床面の仕上げ】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P23参照）



## 乗降に関する基準

カーフェリー／車両区域出入口から甲板室出入口まで（バリアフリー基準第51条第1項関係）

### 基本的な考え方

車両区域と旅客室は別甲板にある場合が多い。そのような場合には、車いす使用者や車いす使用者以外の肢体不自由者が移動できる設備を確保することが必要である。

### 基準

#### 7.バリアフリー通路1

バリアフリー出入口A及びバリアフリー出入口Bとバリアフリー客席及び車いすスペースとの間の通路のうちそれぞれ1以上は、次に掲げる基準に適合するもの（以下「バリアフリー通路1」という。）でなければならない。

- (1)幅は、80cm以上であること。
- (2)手すりが設けられていること。
- (3)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。
- (4)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。
- (5)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。
- (6)通路の末端の付近の広さは、車いすの転回に支障のないものであること。

通路の末端にできる限り近い場所に設けることとし、通路の末端から当該場所の中心までのバリアフリー通路1の長さが5mを超えてはならない。

- (6)において、「転回に支障のないもの」とは、幅が140cm以上及び奥行が135cm以上であるもの、または、直径150cm以上の円形の空間をいう。
- 転回場所の広さは、幅140cm以上および奥行170cm以上の空間とする。

#### 【通路の形状】

- 曲がり角の出角はすみきりまたは、曲面とする。

#### 【通路に設ける戸】（P60参照）

#### 【照明設備】

- 高齢者や弱視者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配慮する。

### 基準・推奨の仕様

#### 【幅】

- 90cm以上とする。（車いす使用者が利用しやすい寸法）

#### 【手すり】（P62参照）

- 手すりは両側に設置し高さ80～85cm程度とする。  
高齢者や車いす使用者以外の肢体不自由者の利用を勘案して、可能な限り連続して設置する。
- 端部は壁面側に巻き込むなど突起しない構造とする。

#### 【床面仕上げ】

- (4)の「滑りにくい仕上げ」とは、表面に加工が施された滑りにくい材料を用いたものであって、床の状態によって効果が低下することのないものをいう。
- 清掃の容易性を考慮し、特に排水溝などを設ける必要がある場合には、視覚障害者や歩行困難者にとって危険にならないように、構造及び配置を考慮する。

#### 【段差解消】

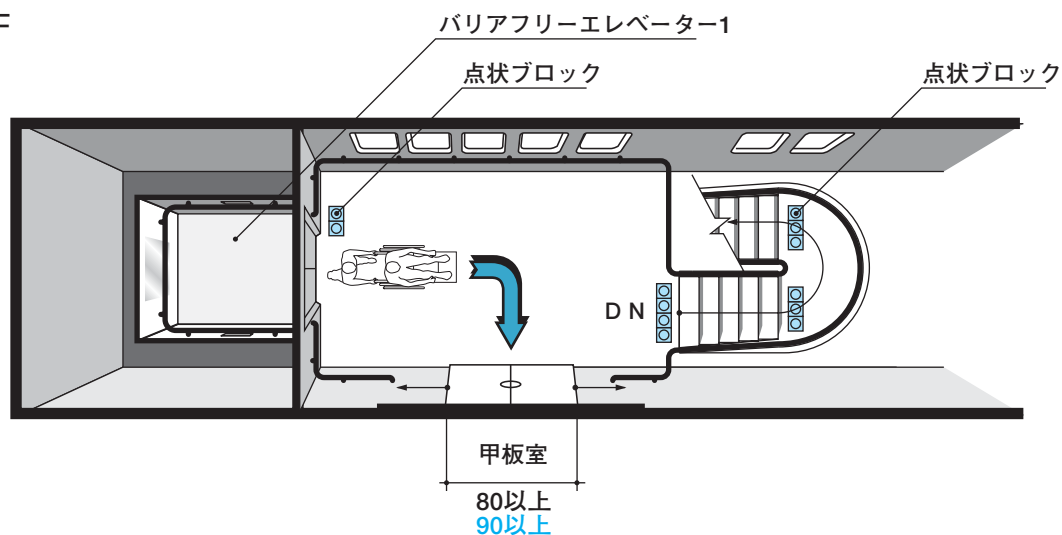
- 段差がある場合は、極力小さくする。
- (5)の「スロープ板その他の車いす使用者が円滑に通過できるための設備」は船舶の安全を確保した適切な手段（段差解消手段により海水が流入しやすくなるような危険な状態を生じない手段）であること。また、この場合において「スロープ板」は、取り外し可能なものとすることができる。
- スロープ板の厚みによる段差は2cm以下とする。
- スロープ板の勾配は1/12以下とする。
- スロープ板を設ける場合には、その勾配部分は、その接続する通路との色の明度、色相又は彩度の差が大きいことによりその存在を容易に識別できるものとする。
- スロープ板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、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。

#### 【末端の構造】

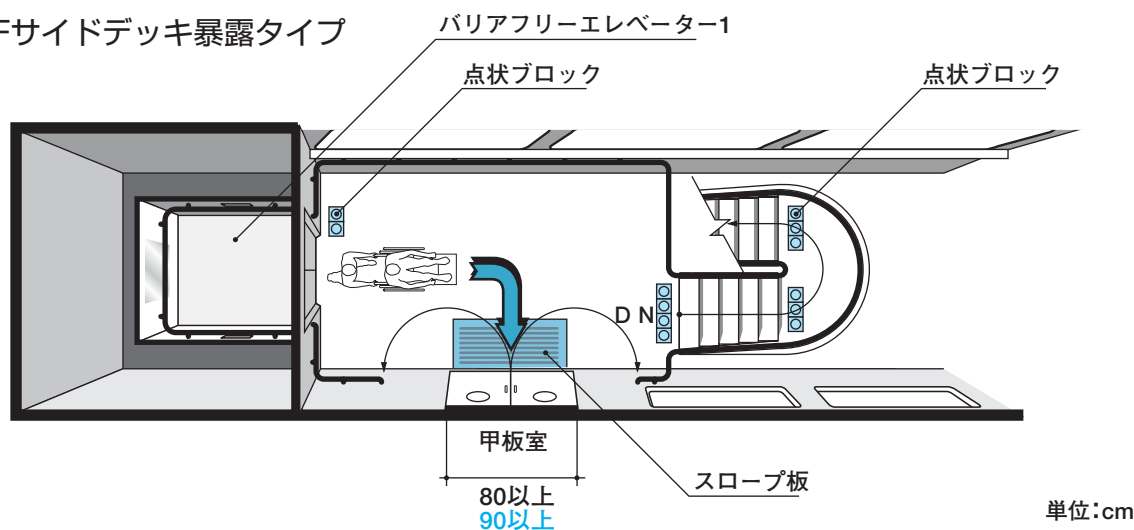
- (6)において、「通路の末端の付近」の転回場所は、



2F



2Fサイドデッキ暴露タイプ



### 基準等の解説・配慮事項

#### 【バリアフリー通路1の設備】

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 P27参照）

#### 【通路の手すり】

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 P27参照）

#### 【暴露部通路の手すり】

（舷門から甲板室出入口までの通路の基準等の解説 P27参照）

#### 【手すりの点字】

（通路の手すりの基準等の解説 P65参照）

#### 【床面の仕上げ】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P23参照）

#### 【スロープ(勾配)の考え方】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照）

#### 【段差・勾配の視覚的表示】

（乗降用設備/舷門の基準等の解説 P25参照）