

2. バス

2.1 都市内路線バス等

平成 12 年に制定された交通バリアフリー法により、路線バスには新たに事業の用に供する場合において、車椅子スペースを設けることや床面の地上面からの高さを 65cm 以下とすること等が義務付けられた。ノンステップバスは、本格的に登場してから約 20 年が経過し、平成 15 年 3 月には次世代普及型と称して標準仕様が策定される等、機能向上とコストダウンが図られてきた。直近では平成 27 年に 2015 年版の新しい標準仕様（いわゆる 15 認定）が定められ、低床部分の拡大、車椅子固定装置の改善、反転式スロープの採用、ベビーカー等も利用しやすいフリースペースの設定、優先席の改善等が進められている。

平成 32 年度末までのノンステップバスの整備率は、目標値約 70%に対して、平成 29 年度末の実績は 56.4%となっている。大都市部では導入率 100%の事業者がある一方で、地方では導入がなかなか進まない状況も見られる。

平成 23 年度の国土交通省による「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発検討会」では、多少の数値的緩和を許容してノンステップバスでもワンステップバス並みの走破性を確保した上で、ノンステップバスに一本化することが望ましいと判断され、中期目標の車両イメージがとりまとめられた。これに対応して、平成 28 年にはこの中期対応の車型が発売され、そのメーカーではノンステップバスへの一本化がなされた。しかしながら、地方部では新車導入が進まず、都市部で使用した車両を中古購入しているのが実情であり、都市部での車両使用年数も伸びていることから、バリアフリー化が遅れている現状がある。また、長期的には、フルフラットタイプなどの開発・導入も期待されているが、欧州型の車両では日本の使い方にマッチしないという事業者の声もあり、日本のニーズに応じた仕様の検討も必要と考えられる。

一方で、地方の過疎地域では、バス路線の廃止に伴い乗合タクシー等への転換も進んできている。前回のガイドライン改定時にも指摘したが、車両のダウンサイジングが顕著な中、定員 10～20 人程度の車椅子での乗降にも対応した乗合仕様の低床車両が求められているものの、現状では適切な車両が存在していない。引き続きこのような車両開発への取り組みが求められる。

また、乗降時の安全性や利用しやすさの向上を図るためには、車両のバリアフリー化のみならず、停留所のバリアフリー化も進める必要があり、幅員の確保、上屋の設置等、道路管理者、バス事業者等の関係者間での協議、連携を図り、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」等を踏まえた上で環境設備を行っていく必要がある。さらにバス停での正着性を高めるためには違法駐車等の排除なども必要で、総合的な対策が求められる。

さらに、車両や停留所のハード面の取り組みに加え、乗務員による車椅子使用者の乗降や車椅子の固定のための設備の使用法の習熟、その他の高齢者、障害者等への適切な対応のため、接遇研修のさらなる充実が必要である。

最後に、平成30年5月に改正されたバリアフリー法では、従来の乗合バスに加え、新たにバリアフリー対応型の貸切バスが適合義務の対象とされた。これらのバスについては、原則として車椅子が乗降できる設備、車椅子スペースなど、乗合バスと同様の義務が課せられることとなり、本改訂版において追記を行った。なお、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」は平成31年4月1日に改正され、貸切バスについては2020年度末までに約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入することが目標として定められた。

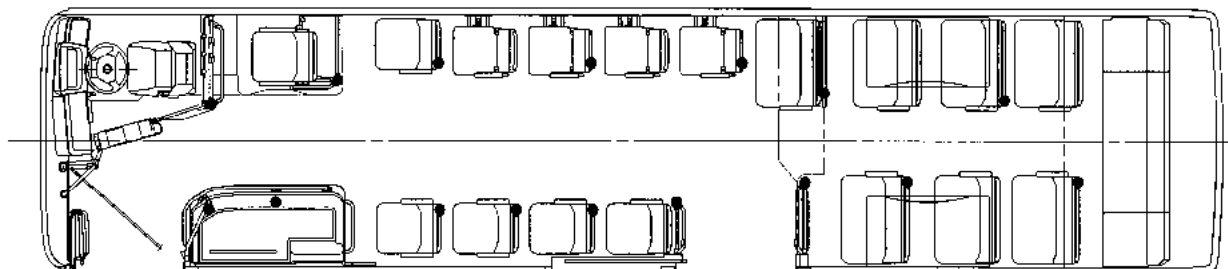
(1) 大型ノンステップバス

全長／9m 以上

全幅／約 2.5m(2.5m未満)

全高／約 3.8～約 2.9m(3.8m未満)

参考 4-2-1：大型ノンステップバスの平面図



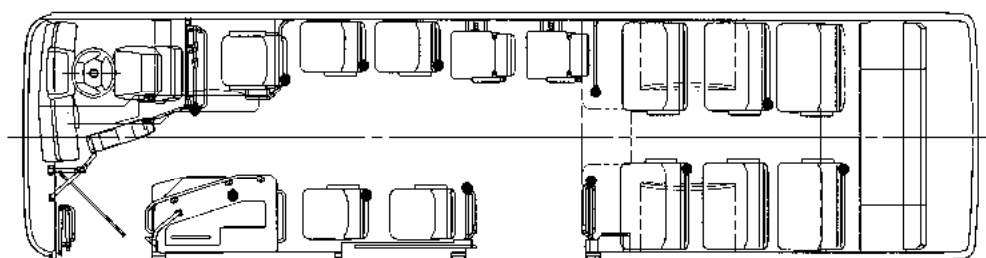
(2) 中型ノンステップバス

全長／7m 以上 9m 未満

全幅／約 2.3m

全高／約 3.1～約 2.8m

参考 4-2-2：中型ノンステップバスの平面図



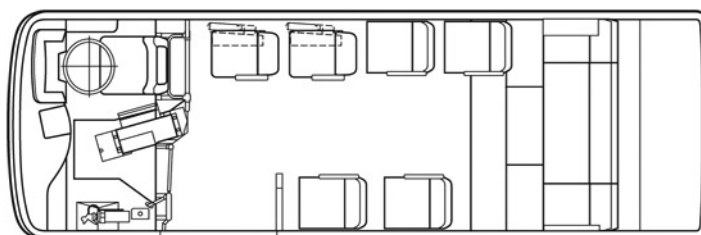
(3) 小型ノンステップバス

全長／7m 未満

全幅／約 2.1～約 2.0m

全高／約 2.7～約 2.4m

参考 4-2-3：小型ノンステップバスの平面図



①乗降口（乗合・貸切共通）	
移動等円滑化基準	
（乗降口） 第 3 7 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 3 8 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 （平成 12 年 11 月 1 日 運輸省告示第 349 号）抄 第 3 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（すべり止めを除く。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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
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。
乗降口の幅	・1 以上の乗降口の有効幅は 800mm 以上とする。
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。
○：標準的な整備内容	
乗降口の高さ	・乗降時における乗降口の踏み段（ステップ）高さは 270mm 以下とする。 ・傾斜は極力少なくする。
踏み段の識別	・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。
乗降口の幅	・車椅子使用者による乗降を考慮し、1 以上の乗降口の有効幅は 900mm 以上とする。（小型は 800mm 以上） ・大量乗降を想定する車両の場合には、少なくとも一つの乗降口の有効幅は 1,000mm 以上とする。
ドア開閉の音響案内	・視覚障害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。

手すりの設置	・乗降口の両側（小型では片側）に握りやすくかつ姿勢保持しやすい手すりを設置する。 ・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配慮して設置する。 ・乗降口に設置する手すりの径は 25mm 程度とする。 ・手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。
◇：望ましい整備内容	
乗降口の幅	・全ての乗降口から車椅子使用者等が乗降できるよう、全ての乗降口の有効幅を 900mm 以上とすることが望ましい。
乗降口の高さ	・乗降時における乗降口の踏み段（ステップ）高さは 200mm 以下とすることが望ましい。 ・傾斜は排除することが望ましい。
手すりの設置	・乗降時に車体の外側に張り出す手すりが望ましい。

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

参考例
参考 4-2-4：乗降口の床面、手すり等の事例 ・識別しやすい乗降口踏み段端部 ・乗降口の両側に握りやすく姿勢保持しやすい手すりを設置 ・乗降口の手すりの径は 25mm 程度 ・手すりの表面を滑りにくい素材や仕上げ ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））  

参考例

参考 4-2-5：車椅子で乗降できる乗降口の事例

- ・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
- ・乗降口にステップ照射灯など足下照明を設置
- ・車椅子使用者を乗降させる乗降口幅 900mm 以上
 - ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））

反転式スロープ板



参考例

参考 4-2-6：乗降時乗降口の踏み段（ステップ）高さを低くした事例

- ・乗降時乗降口の踏み段（ステップ）の高さ 270mm 以下（ニーリング時）
- ・傾斜を極力なくしている
 - ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））



②スロープ板（乗合・貸切共通）	
移動等円滑化基準	
（乗降口） 第 37 条 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。 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。 ○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） 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。 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
スロープ板の設置	・車椅子使用者等を乗降させる乗降口のうち 1 以上には、車椅子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。
容易に乗降できるスロープ	・車椅子使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板の幅は 720mm 以上とする。 ・スロープ板の一端を地上高 150mm 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。
○：標準的な整備内容	
容易に乗降できるスロープ	・車椅子使用者等を乗降させるためのスロープ板の幅は 800mm 以上とする。 ・地上高 150mm のバスベイより車椅子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 1,050mm 以下とする。 ・耐荷重については、電動車椅子本体（80～100kg）、車椅子使用者本人、介助者の重量を勘案し、300kg 程度とする。 ・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。 ・車椅子の脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設ける。 ・スロープ板の表面は滑りにくい材質又は仕上げとする。 ・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。
◇：望ましい整備内容	
容易に乗降できるスロープ	・車椅子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）以下とすることが望ましい。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ことが望ましい。

参考例

参考 4-2-7：スロープ板の事例

- ・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
- ・車椅子使用者等を乗降させるためのスロープ板の幅が 800mm 以上
- ・スロープ板の表面は滑りにくい仕上げ
- ・車椅子の脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設置
 - ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））

反転式スロープ板



参考例

参考 4-2-8：コミュニティバス等において、長いスロープも併せて装備し、長いスロープの設置可能な場所では緩やかな傾斜により対応している事例

・荒川区コミュニティバス「さくら」－京成バス



③床（乗合・貸切共通）

移動等円滑化基準

（床面）

第 38 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。

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

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 車椅子スペース（乗合）

移動等円滑化基準

（車椅子スペース）

第39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

（平成12年11月1日 運輸省告示第349号）抄

第4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。

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

車椅子スペースの確保	・バスには車椅子スペースを1以上確保する。 ・車椅子スペースには、車椅子使用者が利用する際に支障となる段は設けない。
車椅子スペースの広さ	・車椅子を固定する場合のスペースは（長さ）1,300mm以上×（幅）750mm以上とする。ただし2脚の車椅子を前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは1,100mm以上で良い。
手すりの設置	・車椅子スペースには、車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。
車椅子固定装置	・車椅子スペースには、車椅子固定装置を備える。
車椅子スペースに設置する座席	・車椅子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。
降車ボタン	・車椅子スペースには、車椅子使用者が容易に使用できる降車ボタンを設置する。

車椅子スペースの表示	・乗降口(車外)に、車椅子マークステッカーを貼り、車椅子による乗車が可能であることを明示する。 ・車椅子スペースの付近(車内)にも、車椅子マークステッカーを貼り、車椅子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。
○：標準的な整備内容	
車椅子スペースの2脚分確保	・バスには2脚分以上の車椅子スペースを確保する。 ・ただし、車椅子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椅子使用者の利用頻度が少ない路線にあつては1脚分でもやむを得ない。
車椅子スペースの設置位置	・車椅子使用者がバスを利用しやすい位置に車椅子スペースを設置する。 ・乗降口から3,000mm以内に設置する。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースは、車椅子が取り回しできる広さとする。 ・後向きに車椅子を固定する場合には、車椅子スペース以外に車椅子の回転スペースを確保する。 ・車椅子スペースの高さは1,300mm以上とする。
車椅子固定装置	・車椅子固定装置は、短時間で確実に様々なタイプの車椅子が固定できる巻き取り式等の構造とする。 ・前向きの場合には、3点ベルトにより車椅子を床又は車体に固定する。車椅子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。 ・後ろ向きの場合は背もたれ板を設置し、横ベルトで車椅子を固定する。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。
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。
乗務員の接遇、介助	・車椅子の固定、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。
フリースペース	・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椅子スペースと共用とすることができる。 ・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。 ・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。 ・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。(ストラップの使用方法、車椅子乗車の際の優先も記載する。)
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの数	・ノンステップバスの普及に合わせ、車椅子スペースの数の再検討が望まれる。
車椅子固定装置	・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が望ましい。 ・方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一が望ましい。
手すりの設置	・安全ベルトに代わり得る手すり(安全バー等)の開発が望ましい。
車椅子スペースの使用表示	・車椅子スペースの使用の有無、車椅子使用者からの降車合図は運転席に表示されることが望ましい。

車椅子スペース に設置する座席	・車椅子使用者が利用しやすいように、車椅子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が望ましい。
--------------------	---

④-2 車椅子スペース（貸切）	
移動等円滑化基準	
（車椅子スペース） 第39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。 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 （平成12年11月1日 運輸省告示第349号）抄 第4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の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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペース の確保	・バスには車椅子スペースを1以上確保する。 ・車椅子スペースには、車椅子使用者が利用する際に支障となる段は設けない。
車椅子スペース の広さ	・車椅子を固定する場合のスペースは（長さ）1,300mm以上×（幅）750mm以上とする。ただし2脚の車椅子を前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは1,100mm以上で良い。
手すりの設置	・車椅子スペースには、車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。
車椅子固定装置	・車椅子スペースには、車椅子固定装置を備える。
車椅子スペース に設置する座席	・車椅子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。
○：標準的な整備内容	
車椅子スペース の2脚分確保	・バスには2脚分以上の車椅子スペースを確保する。

車椅子スペースの設置位置	・車椅子使用者がバスを利用しやすい位置に車椅子スペースを設置する。 ・乗降口から 3,000mm 以内に設置する。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースは、車椅子が取り回しできる広さとする。 ・後向きに車椅子を固定する場合には、車椅子スペース以外に車椅子の回転スペースを確保する。 ・車椅子スペースの高さは 1,300mm 以上とする。
車椅子固定装置	・車椅子固定装置は、短時間で確実に様々なタイプの車椅子が固定できる巻き取り式等の構造とする。 ・前向きの場合には、3 点ベルトにより車椅子を床又は車体に固定する。車椅子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。 ・後ろ向きの場合は背もたれ板を設置し、横ベルトで車椅子を固定する。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。
乗務員の接遇、介助	・車椅子の固定、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。
フリースペース	・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椅子スペースと共用とすることができる。 ・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。 ・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。 ・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。（ストラップの使用方法、車椅子乗車の際の優先も記載する。）
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの数	・ノンステップバスの普及に合わせ、車椅子スペースの数の再検討が望まれる。
車椅子固定装置	・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が望ましい。 ・方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一が望ましい。
手すりの設置	・安全ベルトに代わり得る手すり（安全バー等）の開発が望ましい。
車椅子スペースに設置する座席	・車椅子使用者が利用しやすいように、車椅子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が望ましい。

参考 4-2-9：車椅子スペース、車椅子固定装置の事例

- ・車内表記を可能な限りピクトグラムにより表示
 - ・2 脚分以上の車椅子スペースを確保
 - ・車椅子使用者が利用しやすい位置に車椅子スペースを設置
 - ・車椅子が取り回しできる広さを確保
 - ・車椅子を固定する場合のスペースを 1,300mm×750mm×1,500mm 以上確保
 - ・車椅子固定装置は、短時間で確実に様々なタイプの車椅子が固定できる巻き取り式等の構造
 - ・前向きの場合、3 点ベルトにより床に固定し、固定装置付属の人ベルトを装着
 - ・車椅子使用者がバス乗車中に利用できる手すりを設置
 - ・車椅子使用者が容易に使用できる降車ボタンを設置
- ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））

車椅子スペース



車椅子固定装置（巻き取り式）



参考例

参考 4-2-10：フリースペースの事例

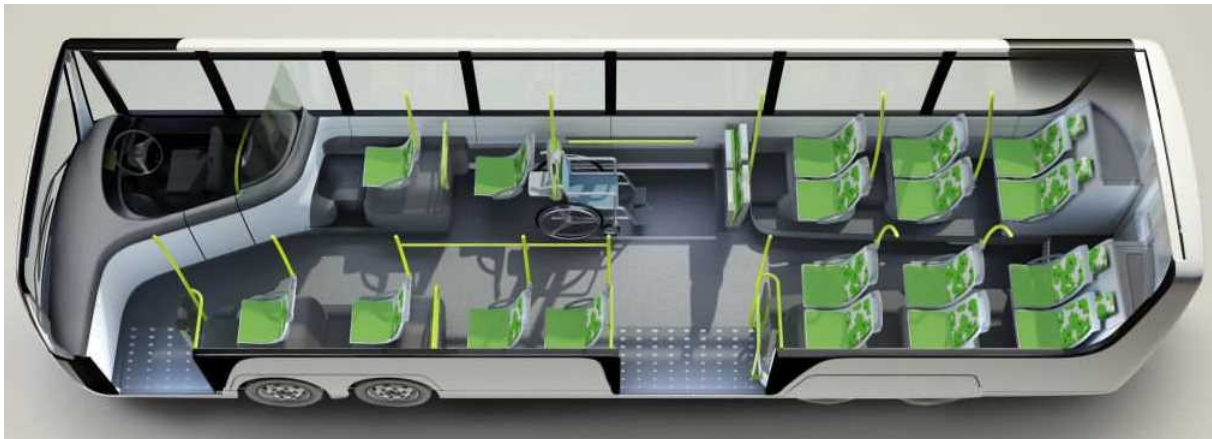
- ・ フリースペースを設置。
- ・ 広島電鉄バス（フリースペース設置車両）



参考例

参考 4-2-11：タイヤハウスを小さくするとともに後部まで床がフラットな車両の事例

- ・ 慶應義塾大学で製作した床がフルフラットな電気バス



参考例
参考 4-2-12：ベビーカーが利用可能なステッカーの事例 ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定）） 

⑤低床部通路（乗合・貸切共通）	
移動等円滑化基準	
（通路） 第40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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
低床部通路の幅	乗降口と車椅子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 800mm 以上とする。
○：標準的な整備内容	
低床部通路の幅	- 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。 - 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）にあっ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 800mm 以上とする。（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 級以下のバスであって、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。）。
◇：望ましい整備内容	
低床部通路の幅	低床部分には段やスロープを設けないことが望ましい。

参考例

参考 4-2-13：低床部通路の事例

- ・低床部分の通路には段やスロープを設けていない。
- ・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 800mm 以上確保。
- ・後部シングルシート採用により後部通路幅を確保（ラッシュ時対応型）
 - ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））

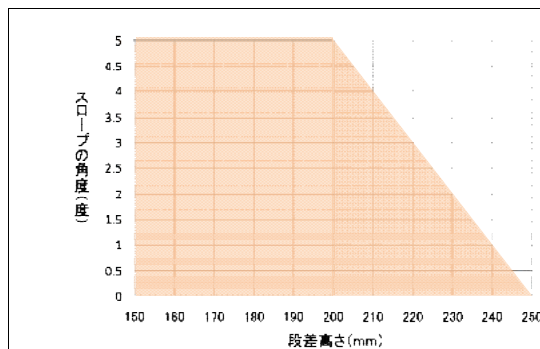


⑥後部の段（乗合・貸切共通）

○：標準的な整備内容

安全への配慮

- ・ 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。
- ・ 低床部と高床部の間の通路に段を設ける場合には、その高さは 1 段あたり 200mm 以下とする。
- ・ 低床部と高床部の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。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、低床部と高床部の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。



- ・ スロープと階段の間には 300mm 程度の水平部分を設ける。
- ・ 段差部には手すり等をつける。

◇：望ましい整備内容

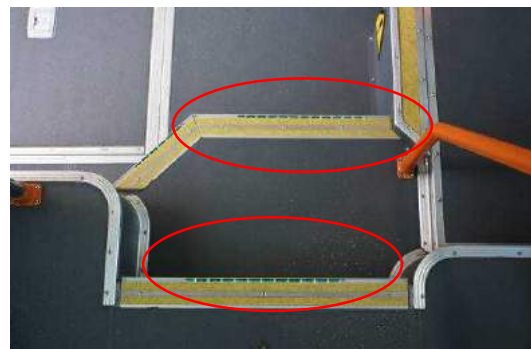
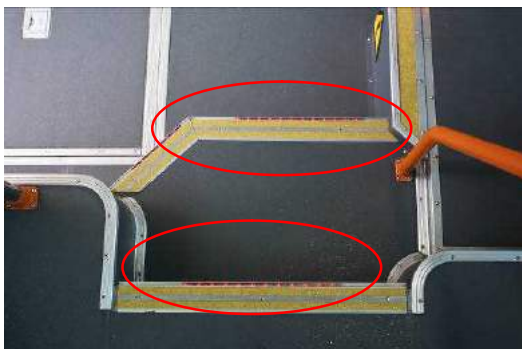
安全への配慮

- ・ 段の上の立席乗客の安全に配慮し、一層の段の高さ、傾斜の減少が望ましい。

参考例

参考 4-2-14：後部の段と段の端部の事例

- ・ 段の端部を周囲の床と明確に識別。
- ・ 低床部と高床部の間の通路の段の高さ 200mm 以下。
- ・ LED の注意喚起灯が赤と緑色に点灯。
- ・ 東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））





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

参考例

参考 4-2-15：フルフラットバスの事例

①東京都交通局で導入した車両



ノンステップバスの後部の段差を解消



外観（中扉はアウトスライドドア）

提供：東京都交通局

参考例

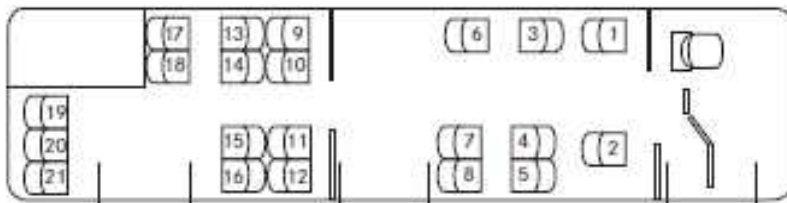
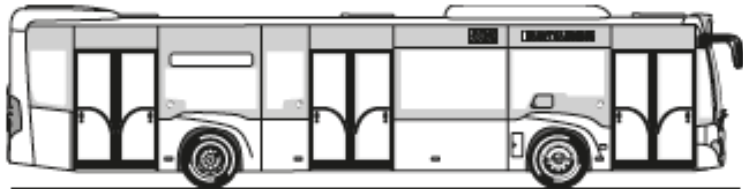
②メルセデスベンツ ノンステップバス



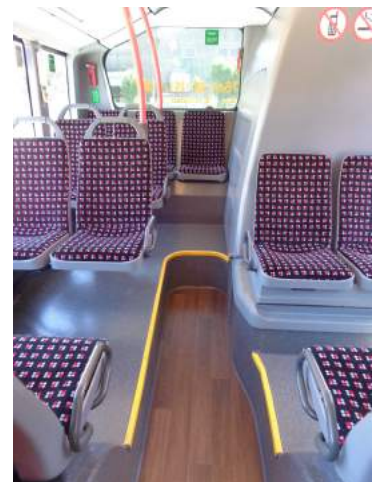
※後部乗降口



Citaro K



※図はノンスケール。メルセデスベンツ・シターロウェブサイトより。



外観

神奈川中央交通で導入されている連節バス（シターロ G）
車両後部まで段差が解消されている（後部タイヤハウス上
は向い合せの座席レイアウト）

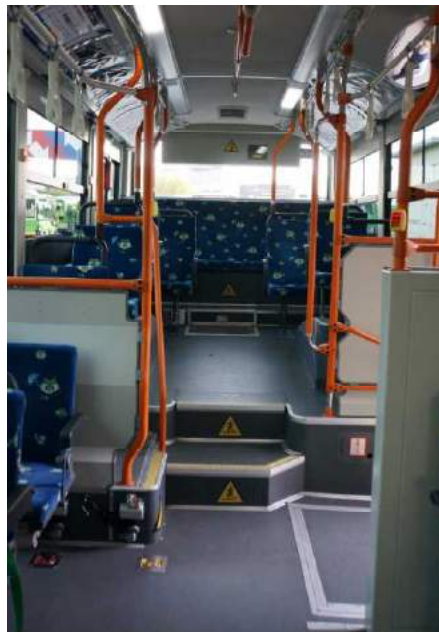
提供：神奈川中央交通株式会社

⑦手すり（乗合・貸切共通）	
移動等円滑化基準	
（車椅子スペース） 第 39 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） 第 40 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。	
○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 （手すりの間隔） 第 5 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つては、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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
手すりの間隔	・車椅子スペースには、車椅子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。
○：標準的な整備内容	
手すりの間隔	・高齢者、障害者などの伝い歩きを考慮した手すりなどを設置する。 ・縦握り棒は低床部にあつては座席 1 列（横向き座席の場合は 2 席、車椅子スペースに備える前向き跳ね上げ座席にあつては 2 席、3 人掛け横向き跳ね上げ座席にあつては 3 席に 1 本）ごとに通路に面した左右両方に 1 本配置し、高床部にあつては座席 1 列ごとに通路に面した左右いずれかに 1 本配置する。（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ない。） ・車椅子スペースについては、車椅子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。 ・タイヤハウスには高さ 800mm 程度の位置に水平手すりを設置する。
手すりの素材	・手すりなどは、乗客が握り易い形状とする。 ・手すりの太さは 30mm 程度とする。 ・手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。【色については「室内色彩」の項目にて記載】
◇：望ましい整備内容	
手すりの間隔	・車椅子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が望ましい。 ・車椅子スペースには天井握り棒や吊り革を設置することが望ましい。

参考例

参考 4-2-16：手すりの事例

- ・ 車内通路、段差部に径 30mm 程度の手すりを設置
- ・ 高齢者、障害者等の伝い歩きを考慮した手すりを設置
- ・ 車椅子スペースについては移動に支障を来さないように手すりを設置
- ・ 縦手すりを座席 2 列ごとに設置（可能な限り 1 列に 1 本の手すりを設定）
- ・ タイヤハウスから優先席周辺まで高さ 800mm 程度の位置に水平手すりを設置
 - ・ 東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））



・座席 1 列に 1 本の手すりを設置している例
（写真は 05 認定車両）



参考例

参考 4-2-17：縦手すりを座席 1 列ごとに設置した事例

- ・座席の立ち上がり、立位時に身体を保持しやすくするため、縦手すりを座席 1 列ごとに設置
- ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））



⑧室内色彩（乗合・貸切共通）

○：標準的な整備内容

白内障や色覚異常者に配慮	・座席、手すり、通路及び注意箇所などは高齢者や視覚障害者にもわかりやすい配色とする。 ・高齢者およ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または黄赤等を用いる。 ・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。
--------------	---

◇：望ましい整備内容

白内障や色覚異常者に配慮	・眩しさを与える色、材質の使用を控えることが望ましい。
--------------	-----------------------------

参考例

参考 4-2-18：室内色彩の事例

- ・天井、床、壁面などの背景となる部分と座席、手すり、通路及び注意箇所などに対して十分な明度差を確保。
- ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））



参考例	
参考 4-2-19：室内色彩 ・明度差の組み合わせの例 ・一般社団法人日本自動車車体工業会の Web サイトに「NS バス標準規格床上張材登録一覧表」が掲載されているので適宜参考にされたい。 (http://www.jabia.or.jp/content/activity/material/pdf/ns_boukatusei.pdf)	

⑨座席（乗合・貸切共通）	
○：標準的な整備内容	
座りやすい座席	・床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。
床面から座面までの高さ	・400～430mm 程度。
シートの横幅	・1 人掛け：450mm±10mm ・2 人掛け：810mm±10mm

座面の奥行き	・ 410mm 程度±10mm
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。 【「手すり」の項目に掲載】
◇：望ましい整備内容	
シートの横幅	・ 2 人掛けのシートの横幅は 900mm が望ましい。

⑩優先席（乗合のみ）	
○：標準的な整備内容	
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。
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、かつ立ち座りに配慮した構造とする。 ・ 乗客の入れ替わりが頻繁な路線では、優先席は少し高め（400～430mm）の座面とする。
シートの色 優先席の表示	・ 優先席は、①座席シートを他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。 ※「室内色彩」の項目を参照のこと。
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わかりやすい降車ボタンを設置する。 ・ 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。 ・ 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。

参考例
参考 4-2-20：優先席（前向き）の事例 ・ 優先席を乗降口に近い位置に 3 席、前向きに設置している。 ・ 東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定）） 

⑪降車ボタン（乗合のみ）	
移動等円滑化基準	
（車椅子スペース） 第39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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
降車ボタン等	・車椅子スペースには、車椅子使用者が容易に利用できる位置に、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。
○：標準的な整備内容	
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。
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。 ・視覚障害者に配慮し、降車ボタンの高さを統一する。ただし、優先席及び車椅子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。）
高さ	・縦手すりに配置する降車ボタンは、床面より 1,400mm の高さとする。 ・座席付近の壁面に配置する降車ボタンは、床面より 1,200mm の高さとする。
形状	・降車ボタンは、停車確認ランプと一体型とする。 ・高齢者及び肢体不自由者な人等のために、車椅子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。

参考例

参考 4-2-21：降車ボタンの事例

- ・ 降車ボタンを分かり易く、押し間違え難い位置に設置。
- ・ 視覚障害者に配慮し降車ボタンの高さを統一。
- ・ 縦手すりに配置する降車ボタンを床面より 1,400mm の高さに設置。

・ 東京都交通局



⑫運賃箱・整理券発行機（乗合のみ）	
○：標準的な整備内容	
わかりやすく 使いやすく	・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。 ・カードリーダーの位置はわかりやすく示す。 ・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。 ・釣り銭受け皿等、低い位置に設置する場合は床から 600mm 以上の位置に設置する。 ・運賃箱は、投入口、釣り銭受け皿、両替機、カード挿入口等がわかりやすい案内表示をつけるとともに、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わかりやすい表示とする。
整理券発行機の 音声案内、 設置位置	・視覚障害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。 ・整理券発行機は、乗降に支障のない位置に設置する。
◇：望ましい整備内容	
わかりやすく 使いやすく	・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が望ましい。また、これらの設置位置も統一するとともに、障害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が望ましい。

⑬車内表記（乗合・貸切共通）

○：標準的な整備内容

わかりやすい
表記

- ・車内表記は、わかりやすい表記とする。
- ・車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とする。
- ・ピクトグラム及びその大きさは参考 2-23 を参照する。
- ・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。

◇：望ましい整備内容

わかりやすい
表記

- ・文字表記には英語やひらがなを併記することが望ましい。

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



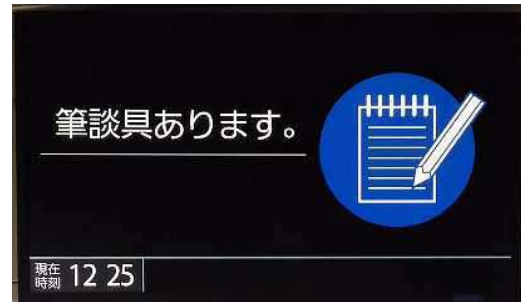
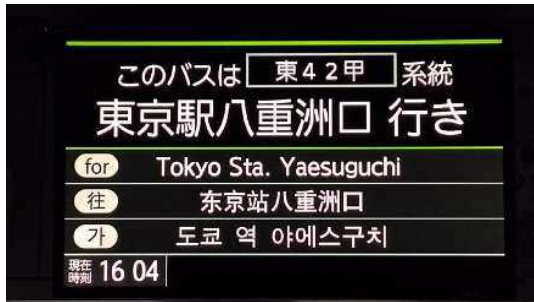
⑭車内表示（乗合のみ）	
移動等円滑化基準	
（運行情報提供設備等） 第41条 乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
文字による次停留所案内	- 乗合バス車両内には、次に停車する停留所の名称その他の当該バス車両の運行に関する情報（行き先及び種別。これらが運行開始後に変更される場合は、その変更後のものを含む）を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備える。 - 乗客が次停留所名等を容易に確認できる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。
○：標準的な整備内容	
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または連続表示する。 - 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。 - ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、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。（※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
◇：望ましい整備内容	
文字による次停留所案内	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が望ましい。
経路、行先等表示装置	経路、停留所名、行先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。
緊急時の情報提供	聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できることに配慮し、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が望ましい。

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

参考例

参考 4-2-24：車内表示の事例

- ・乗客が次停留所名等を容易に確認できるように次停留所表示装置を車内の見やすい位置に設置。
- ・東京都交通局



- ・北九州市交通局

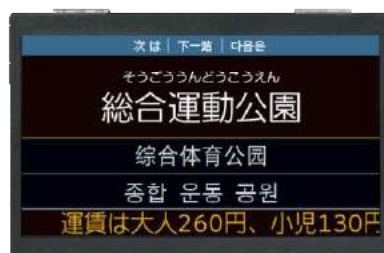
車内中間部に車内表示器を設置することで
車内後方部からも車内表示が容易に確認
出来るよう設置。



参考例

参考 4-2-25：マルチディスプレイの事例

- ・マルチディスプレイでひらがなや外国語表示（多言語表示）を行っている。
- ・停留所案内、次停留所の停車案内を行っている。



※画像はサンプルであり実際の停留所名や運賃とは異なる。

提供 株式会社レシップ

※車内表示の工夫として、降車後の施設位置の案内を文字や平面図等で行っている事例もある。

⑮車外表示（乗合のみ）	
移動等円滑化基準	
（運行情報提供設備等） 第41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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
文字による行き先表示	・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。
○：標準的な整備内容	
文字による行き先表示	・行き先に加え、経路、系統、車椅子マーク、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。 ・寸法は300mm以上×1,400mm以上（前方）、400mm以上×700mm以上（側方）、200mm以上×900mm以上（後方）（ただし、2m幅の車両の場合は125mm以上×900mm以上（前方および後方）、180mm以上×500mm以上（側方））とする。 ・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。 ・大きな文字で表示し、ひらがな及び英語を併記または連続表示する。 ・ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、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。（※巻末の「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと）
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、後面からわかるよう表示する。

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

参考例

参考 4-2-26：車外表示（行き先、車椅子マーク等）の事例

- ・行き先、経路、系統、車椅子マーク等を車外から容易に確認できるようにしている
- ・夜間でも視認可能な表示機
- ・車外表示装置の寸法：前部 300mm×1,400mm、側部 400mm×700mm、後方 200mm×900mm 以上
- ・東京都交通局（標準仕様ノンステップバス（15 認定））



参考 4-2-27：車外表示（行き先、車椅子マーク、ベビーカーマーク等）の事例

夜間でも視認可能な表示機の事例

- ・川崎鶴見臨港バス



⑩-1 車内放送（乗合）	
移動等円滑化基準	
（運行情報提供設備等） 第41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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
次停留所等の案内放送	- 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。 - 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。
○：標準的な整備内容	
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を行い、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」の音声がかかるようにする。 - 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。 - 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配慮する。

⑩-2 車内放送（貸切）	
移動等円滑化基準	
（運行情報提供設備等） 第41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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
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。

⑪車外放送（乗合のみ）	
移動等円滑化基準	
（運行情報提供設備等） 第41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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
行き先、経路等の案内放送	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。

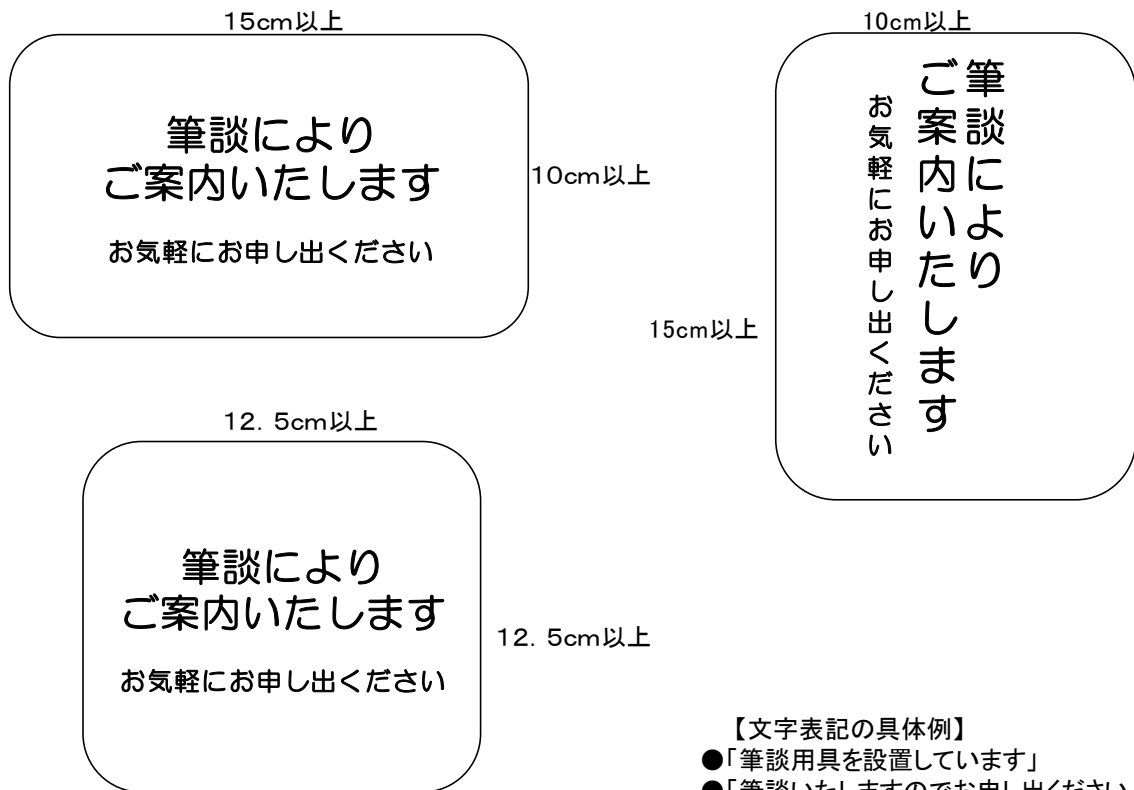
○：標準的な整備内容	
行き先、経路等の案内放送	・車外の利用者とバス乗務員とが容易に情報交換できるようにする。 ・視覚障害者の乗降に配慮し、ノンステップバスである旨、前乗り、中乗り、後乗りの別を音声で案内する。 ・バス車体規格集等に準じ、車外スピーカー、インターホンマイクの取り付け位置を統一する。

⑩コミュニケーション設備（乗合・貸切共通）	
移動等円滑化基準	
（意思疎通を図るための設備） 第42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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
聴覚障害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害者が文字により意思疎通を図るための設備を準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。 ・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、聴覚障害者がコミュニケーションを図りたい場合において、この表示を指差しすることにより意思疎通が図れるように配慮する。
○：標準的な整備内容	
聴覚障害者用コミュニケーション設備	・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。
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害者・外国人等に配慮し、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。
車内安全確認設備	・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。 ・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。

注：知的障害者・発達障害者・精神障害者、また日本語のわからない外国人など、利用者の中には文字や話し言葉での意思疎通が難しい人が含まれる。また、利用者のその時の体調等にも影響され、うまく発話できないなどの状況も考えられることから、コミュニケーション手段を複数用意しておくことは有効である。

参考例

参考 4-2-28：筆談用具がある旨の表示例



参考例

参考 4-2-29 : JIS T0103「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則」に収載されている絵記号の例

【分類項目】501 : 乗り物・交通



501001 自転車



501002 バイク



501003 車



501004 バス



501005 電車



501006 地下鉄



501007 新幹線



501008 飛行機



501009 船



501010 救急車



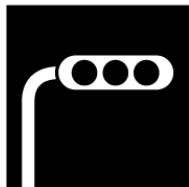
501011 消防車



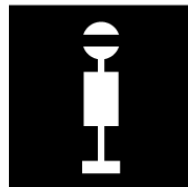
501012 車椅子



501013 福祉車両



501014 信号機



501015 バス停



501016 横断歩道



501017 交差点



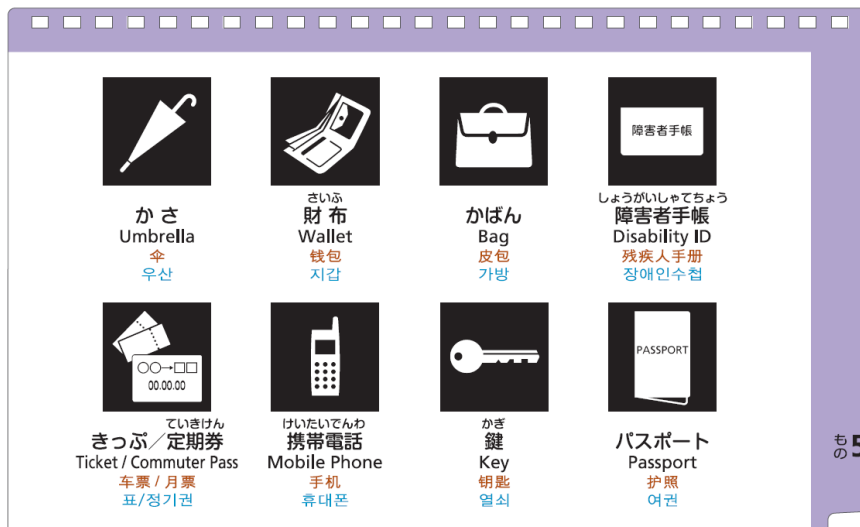
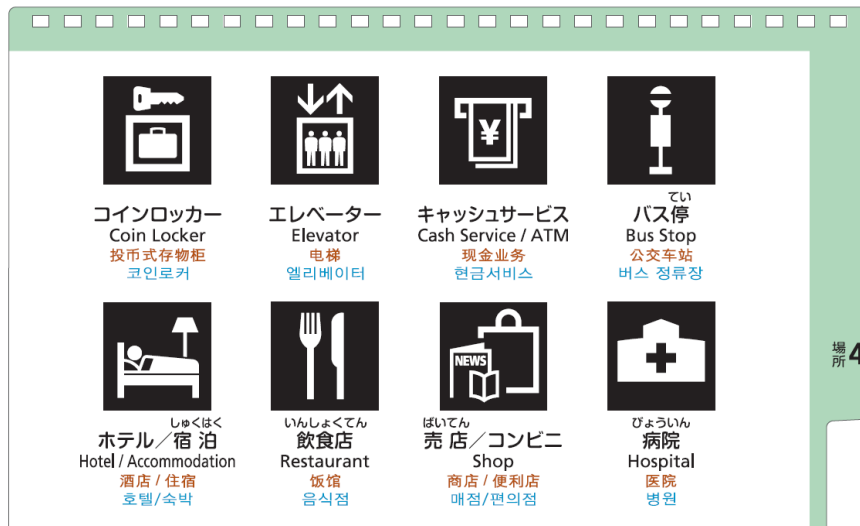
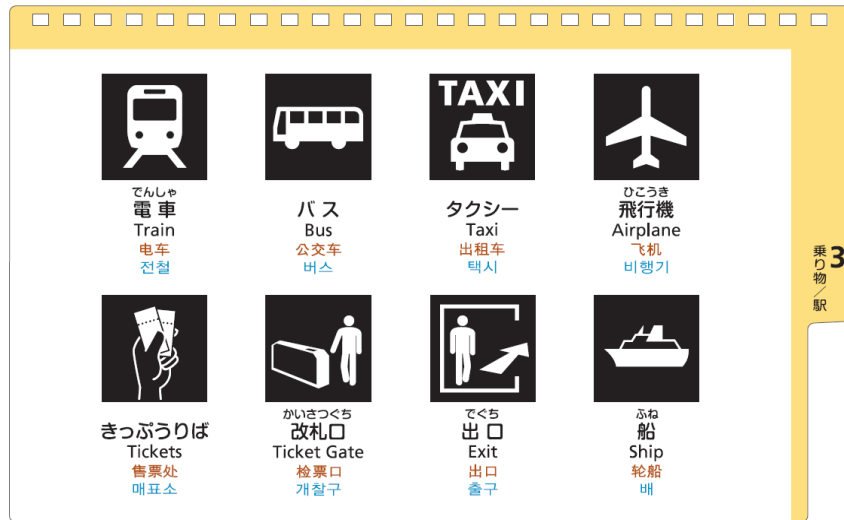
501018 駅



501019 事故

参考例

参考 4-2-30 : コミュニケーション支援ボードの例



出典 : (公財) 交通エコロジーモビリティ財団

2.2 都市間路線バス(高速・空港アクセスバス等)、貸切バス

乗合バスについては、その構造や運行の様態により対応困難な事由があるものについては、移動等円滑化基準の適用除外を認めている。このうち、乗合の都市間路線バス（高速バス、空港アクセスバス等）については、一般には旅客の手荷物を収納する荷物室等が設けられた床の高いタイプの車両（ハイデッカー）が用いられていることから、床高さに係る基準（65cm 以下）を満たせず、適用除外車両という位置づけになっている。

一方で、先進国ではこのようなバスについても乗降用リフトの設置等によりバリアフリー化するのが一般的になりつつあり、例えば、2012年にロンドンオリンピック・パラリンピックを開催したイギリスでは、都市間を運行するいわゆるコーチ車両について、法律で2020年までのリフト設置が義務付けられ、事業者の中には100%リフト化を五輪の会期までに前倒して達成したところもある。（しかしながら、既存停留所の半数程度がバリアフリー化されておらず、道路側の環境整備が課題と言われている。）

車椅子使用者は以前から都市間路線バスのバリアフリー化を強く求めており、これまでも国土交通省の「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両開発の検討会」において、空港リムジンバスへの乗降用リフト設置に関して議論し、課題の抽出と解決の方向性について検討してきた経緯がある。

また、平成23 年に改正された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、適用除外認定車両についても約25%を目標に平成32 年までにバリアフリー化を進めることになっている。この目標は都市間路線バスだけでなく、小型バスなども含む適用除外認定車両すべての目標ではあるが、オリンピック・パラリンピックを控えた日本では、訪日客の利用も想定し、空港からの都市間路線バスについても早期にバリアフリー化を進めていくことが求められている。

都市間路線におけるリフト付きバスの導入については、羽田・成田空港から都心部を結ぶ路線での実証運行を経て、現在各事業者で車両数や運行路線の拡大の取り組みが進められているところである。運用面において、定時性の確保、乗車定員・荷物室の減少、車椅子使用者の固定などの安全確保、停車スペースや停留所における停車可能時間の制約、車両価格の上昇などの諸課題が存在するが、今後は空港アクセス路線を中心に、都市間路線バスのバリアフリー化を推進するため、関係者を挙げた取り組みが求められている。

さらに、平成30年5月に改正されたバリアフリー法では、従来の乗合バスに加え、新たに、バリアフリー対応型の貸切バス車両が適合義務の対象とされた。これらのバスについては、原則として車椅子が乗降できる設備、車椅子スペースなど、乗合バスと同様の義務が課せられることとなり、本改訂版において追記を行った。なお、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」は平成31年4月1日に改正され、貸切バスについては2020年度末までに約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入することが目標として定められた。

都市間路線バスのバリアフリー化の推進について	前述の通り、2020 年に東京オリンピック・パラリンピック大会を控え、また、そのレガシーである共生社会の実現に向け、都市間路線バス、とりわけ空港アクセスバスのバリアフリー化は急務であるが、現時点ではリフト付きバスの導入は進んでいない状況である。一方、荷物室を従来より確保できる新型リフト付きバス、一般路線バスと同様の停留所で乗降できるエレベーター付きバスの発売や、乗降時間が一般路線のノンステップバスと同じスロープ付ダブルデッカーの導入といった前述の課題に対応する動きも見られる。 こうした状況を踏まえ、課題が相対的に小さく、かつ利用者ニーズの高い空港と都心部を結ぶ直行路線においては、リフト付きバス等のバリアフリー車両を導入することとし、また、これによることが難しい場合であっても人的支援の実施等のソフト対策を講じること等により、バリアフリー対応を優先的に推進していくべきである。
------------------------	---

①-1 乗降口（乗合）	
移動等円滑化基準	
（乗降口）	
第 3 7 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 3 8 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
踏み段（ステップ）の識別	・乗降口の踏み段（ステップ）端部の全体がその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。
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。
○：標準的な整備内容	
乗降口の幅	・1 以上の乗降口の有効幅は、800mm 以上とする。
踏み段（ステップ）の識別	・高齢者等が乗降しやすいように、一段目の踏み段（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。 ・踏み段（ステップ）各段の段差は等間隔とする。 ・踏み段（ステップ）の奥行きは、300mm 以上とする。
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。
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。
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。

◇：望ましい整備内容	
乗降口の幅	・乗降口の有効幅は、十分な幅（900mm 以上）を確保することが望ましい。
①-2 乗降口（貸切）	
移動等円滑化基準	
（乗降口） 第 37 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 38 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
踏み段（ステップ）の識別	・乗降口の踏み段（ステップ）端部の全体がその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。
乗降口の幅	・1 以上の乗降口の有効幅は、800mm 以上とする。
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。
○：標準的な整備内容	
踏み段（ステップ）の識別	・高齢者等が乗降しやすいように、一段目の踏み段（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。 ・踏み段（ステップ）各段の段差は等間隔とする。 ・踏み段（ステップ）の奥行きは、300mm 以上とする。
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。
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。
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。
◇：望ましい整備内容	
乗降口の幅	・乗降口の有効幅は、十分な幅（900mm 以上）を確保することが望ましい。

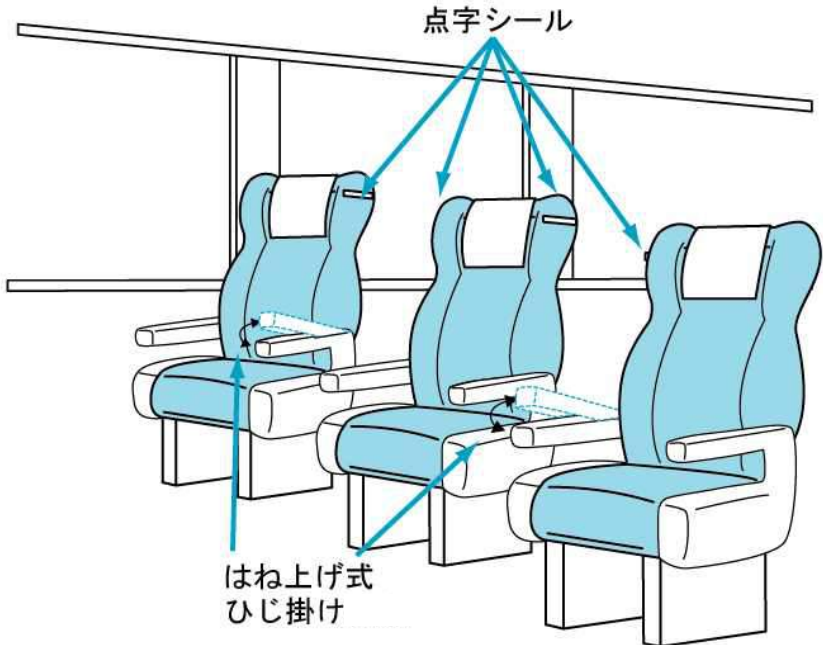
＊：移動等円滑化基準では、「色の明度、色相又は彩度の差」であるが、コントラスト（視認性を得るための周囲との見えやすさの対比）確保のためのより有効な指標として「輝度コントラスト」の記述を行うこととした。

姿図・寸法

参考 4-2-32 : 乗降口の例



出典：日野自動車より

②座席（乗合・貸切共通）	
○：標準的な整備内容	
座席の仕様	・高齢者や障害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、その機能が容易にわかるように表示する。 ・床面からの高さ、奥行、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。
座席番号	・ロービジョン者に配慮し、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。
座席番号の点字表示	・座席の通路側の肩口の端には、視覚障害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。
姿図・寸法	
参考 4-2-33：座席（3列シート）の例  The diagram illustrates a three-row seat arrangement. Blue arrows point from the label '点字シール' (Braille sign) to the top of the backrests of the first two seats in each row. Another blue arrow points from the label 'はね上げ式 ひじ掛け' (Foldable armrest) to the armrest of the first seat in the first row.	

③-1 スロープ板等（乗降用リフトを含む）（乗合）	
○：標準的な整備内容	
スロープ板の設置	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依らないことができる。
乗降用リフトの設置	- 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。 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椅子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。 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（ストッパ）とリフトの昇降とが連動して作動するものである。 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。
◇：望ましい整備内容	
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が望ましい。
乗降用リフトの設置	- 次の構造の乗降用リフトを整備することが望ましい。 （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） 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椅子が格納できる等、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） ②全長 1,200mm 程度×全幅 780mm 程度とする。 ③耐荷重については、電動車椅子本体（80～100kg）、本人、介助者の重量を勘案し、300kg 程度とする。

③-2 スロープ板等（乗降用リフトを含む）（貸切）	
移動等円滑化基準	
第 37 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。 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。 ○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） 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。 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
スロープ等の設置	・乗降口のうち 1 以上には、車椅子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。
容易に乗降できるスロープ	・車椅子使用者等の乗降を円滑にするためのスロープ板の幅は 720mm 以上とする。 ・スロープ板の一端を地上高 150mm 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。
○：標準的な整備内容	
乗降用リフトの設置	・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。 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椅子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。 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（ストッパ）とリフトの昇降とが連動して作動するものである。 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。
◇：望ましい整備内容	
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が望ましい。

乗降用リフトの設置	・次の構造の乗降用リフトを整備することが望ましい。 (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) 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椅子が格納できる等、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) ②全長 1,200mm 程度×全幅 780mm 程度とする。 ③耐荷重については、電動車椅子本体 (80～100kg)、本人、介助者の重量を勘案し、300kg 程度とする。
-----------	--

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

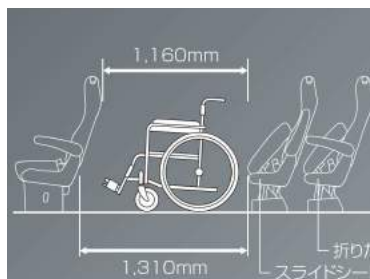
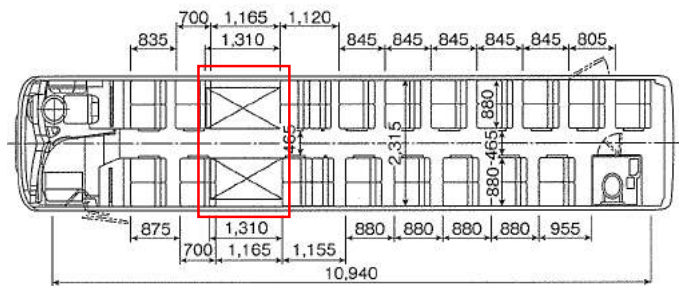
・リフト付きバス（日野 セレガ）

-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

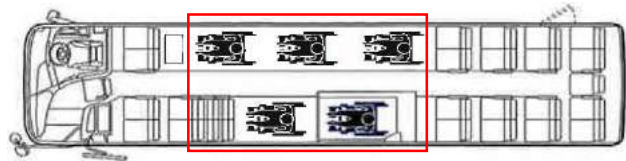
提供：一般社団法人日本自動車工業会

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

④-1 車椅子スペース及び通路（乗合）	
参考：移動等円滑化基準	
（車椅子スペース） 第39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40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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペースの確保	・バスには車椅子スペースを1以上確保する。 ・車椅子スペースには、車椅子使用者が利用する際に支障となる段は設けない。
車椅子スペースの広さ	・車椅子を固定する場合のスペースは（長さ）1,300mm以上×（幅）750mm以上とする。ただし2脚の車椅子を前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは1,100mm以上で良い。
手すりの設置	・車椅子スペースには、車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。
車椅子固定装置	・車椅子スペースには、車椅子固定装置を備える。
車椅子スペースに設置する座席	・車椅子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。
降車ボタン	・車椅子スペースには、車椅子使用者が容易に使用できる降車ボタンを設置する。
車椅子スペースの表示	・乗降口(車外)に、車椅子マークステッカーを貼り、車椅子による乗車が可能であることを明示する。 ・車椅子スペースの付近(車内)にも、車椅子マークステッカーを貼り、車椅子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。
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの設置位置	・車椅子スペースは、乗降しやすい位置（乗降用リフトの近く）に設けることが望ましい。

車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースの広さは、長さ 1,500mm 以上、幅 800mm 以上、高さ 1,500mm 以上とすることが望ましい。 ・車椅子スペースは、車椅子が取り回しできる広さとすることが望ましい。
車椅子固定装置の設置	・車椅子スペースには、車椅子固定装置(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)及び車椅子用人ベルトを設置して、安全に配慮することが望ましい。
人ベルト	・車椅子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) を着用することが望ましい。
手すり	・車椅子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が望ましい。
シートへの移乗	・長時間の乗車となる際には、車椅子からシートに移乗してもらうことが望ましい。 ・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が望ましい。
乗務員の接遇、介助	・車椅子の固定、解除は、乗務員が行うことが望ましい。

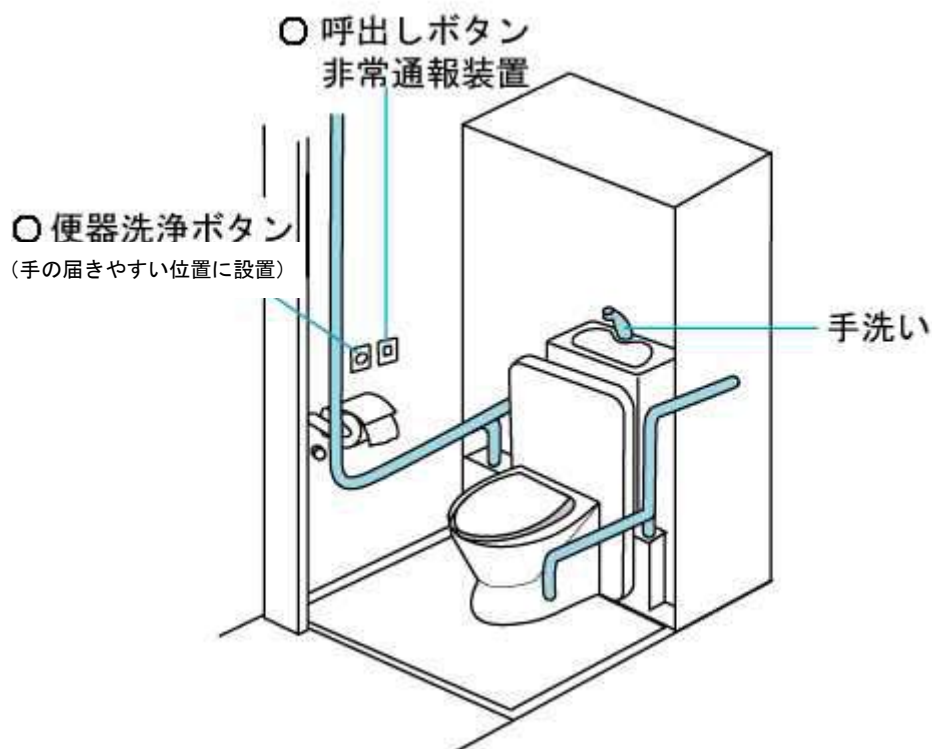
④-2 車椅子スペース及び通路（貸切）
移動等円滑化基準
(車椅子スペース) 第 39 条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一以上設けなければならない。 - 一 車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。 - 二 車椅子使用者が利用する際に支障となる段がないこと。 - 三 車椅子を固定することができる設備が備えられていること。 - 四 車椅子スペースに座席を設ける場合は、当該座席は容易に折り畳むことができること。 - 七 前号各号に掲げるもののほか、長さ、幅等について国土交通大臣の定める基準に適合するものであること。 ○移動等円滑化のために必要なバス車両の構造及び設備に関する細目を定める告示 (平成 12 年 11 月 1 日 運輸省告示第 349 号) 抄 第 4 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の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。

(通路)	
第40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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペースの確保	・バスには車椅子スペースを1以上確保する。 ・車椅子スペースには、車椅子使用者が利用する際に支障となる段は設けない。
車椅子スペースの広さ	・車椅子を固定する場合のスペースは（長さ）1,300mm以上×（幅）750mm以上とする。ただし2脚の車椅子を前向きに縦列に設ける場合には2脚目の長さは1,100mm以上で良い。
車椅子スペースの手すりの設置	・車椅子スペースには、車椅子使用者が円滑に利用できる位置に手すりを設置する。
車椅子固定装置	・車椅子スペースには、車椅子固定装置を備える。
車椅子スペースに設置する座席	・車椅子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。
通路及び手すり	・スロープ板その他の車椅子使用の乗降を円滑にする設備を設けた乗降口と車椅子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。
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの設置位置	・車椅子スペースは、乗降しやすい位置（乗降用リフトの近く）に設けることが望ましい。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースの広さは、長さ1,500mm以上、幅800mm以上、高さ1,500mm以上とすることが望ましい。
車椅子固定装置の設置	・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が望ましい。 ・方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一が望ましい。
人ベルト	・車椅子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）を着用することが望ましい。
シートへの移乗	・長時間の乗車となる際には、車椅子からシートに移乗してもらうことが望ましい。 ・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が望ましい。

⑤トイレ（乗合・貸切共通）	
○：標準的な整備内容	
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。
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。
ドアの仕様	・ドアは、軽い力で操作できる仕様とする。 ・開き戸の場合は外開きとする（車椅子対応トイレの場合は、引き戸（「車椅子対応トイレ」の「ドアの仕様」の項目を参照）とする）。 ・ドア開閉ノブ等の高さは 800～850mm 程度とする。
手すり	・便器周囲の壁面に手すり(高さ 650～700mm 程度)を設置する。 ・手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は 30mm 程度とする。
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。
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。 ・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。
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、障害者、高齢者等の扱いやすい形状とする（スペースがある場合は、便座の横に設置することが望ましい）。
呼出しボタン 緊急通報装置	・便房内の呼出し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。
◇：望ましい整備内容	
車椅子対応 トイレ	・車椅子使用者が利用可能なトイレを設けることが望ましい。
呼出しボタン ・非常通報装置	・転倒時でも手の届く範囲にも設置することが望ましい。
トイレ内設備の 触知図案内図等	・トイレの出入口内側に、トイレの構造を視覚障害者に示すための触知案内図等が設けられていることが望ましい。 ・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。ことが望ましい。
運行計画上の 配慮	・車椅子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が望ましい。

姿図・寸法

参考 4-2-38：車椅子対応トイレの例



⑥ トランクルーム、車椅子収納スペース（乗合・貸切共通）

○：標準的な整備内容

トランクルーム	・トランクルームは、車椅子が収納できるスペースを確保する。 (車椅子の JIS 最大値は長さ 1,200mm、幅 700mm。折り畳んだ時の幅は 300mm×高さ 1,090mm)
---------	--

◇：望ましい整備内容

車内車椅子収納スペース	・車内の車椅子固定スペース付近に車椅子を折り畳んで収納できるスペースを設けることが望ましい。
-------------	--

⑦ 床面の仕上げ（乗合・貸切共通）

移動等円滑化基準

(床面)

第 38 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。

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

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とする。
--------	--

⑧車内表示（乗合のみ）	
○：標準的な整備内容	
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または連続表示する。
◇：望ましい整備内容	
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が望ましい。 ・経路、停留所名、行先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。 ・聴覚障害者等が緊急時に正確な情報を把握できることに配慮し、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が望ましい。

⑨-1 車内放送（乗合）	
○：標準的な整備内容	
次停留所等の案内放送	・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」の音声流れるようにする。 ・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。

⑨-2 車内放送（貸切）	
移動等円滑化基準	
（運行情報提供設備等） 第41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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
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）	
移動等円滑化基準	
（意思疎通を図るための設備） 第42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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
聴覚障害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害者が文字により意思疎通を図るための設備を準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。 ・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、聴覚障害者がコミュニケーションを図りたい場合において、この表示を指差しすることにより意思疎通を図れるように配慮する。
○：標準的な整備内容	
聴覚障害者用コミュニケーション設備	・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。
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害者・外国人等に配慮し、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。

※1 「筆談用具がある旨の表示例」、「JIS T0103「コミュニケーション支援用絵記号デザイン原則」」に収載されている絵記号の例、「コミュニケーション支援ボードの例」は、都市内路線バスのコミュニケーション設備の項（114～116 ページ）を参照。

※2 知的障害者・発達障害者・精神障害者、また日本語のわからない外国人など、利用者の中には文字や話し言葉での意思疎通が難しい人が含まれる。また、利用者のその時の体調等にも影響され、うまく発話できないなどの状況も考えられることから、コミュニケーション手段を複数用意しておくことは有効である。