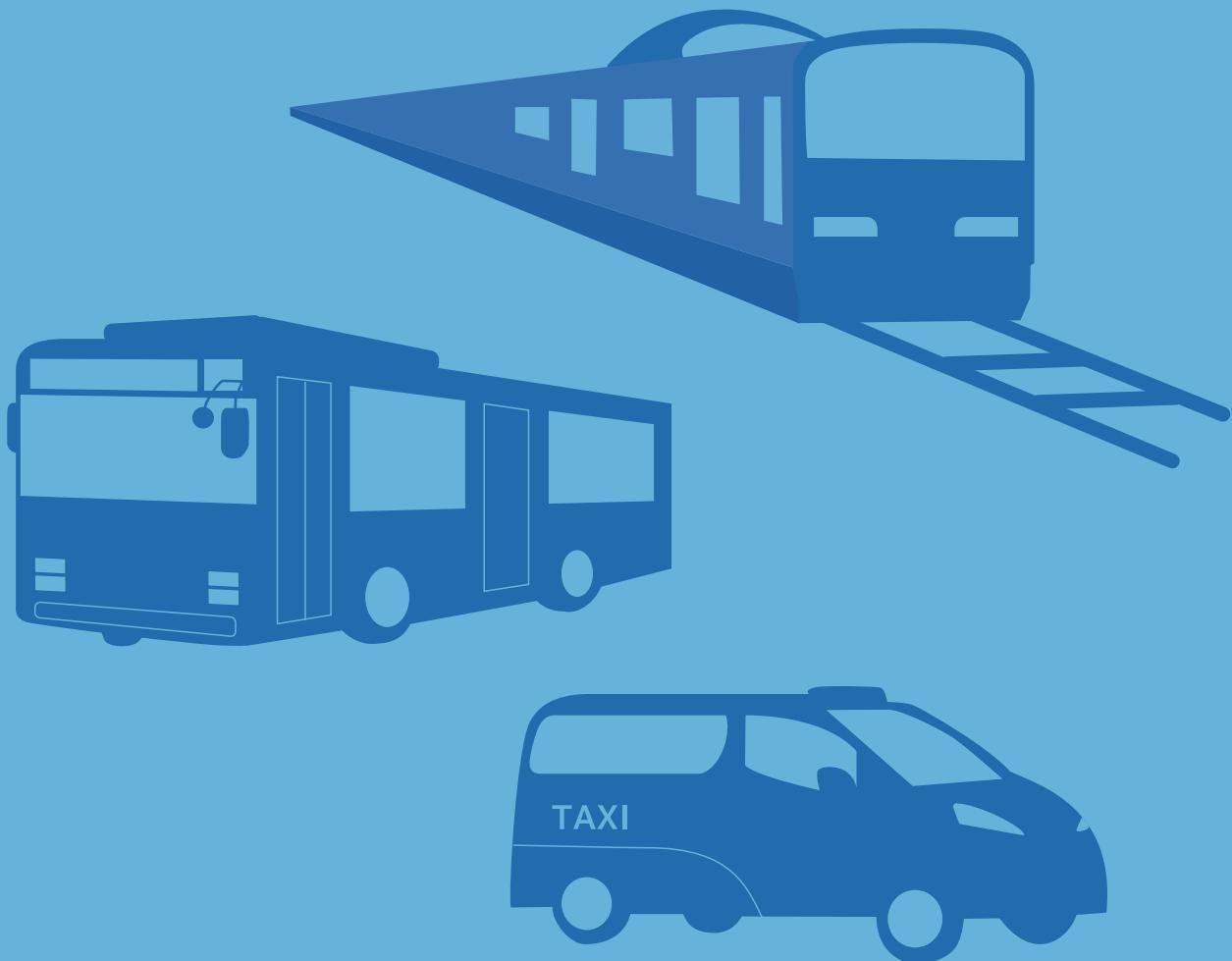


# バリアフリー 整備ガイドライン

車両等編

平成25年10月



監修 国土交通省総合政策局安心生活政策課  
発行 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

## はじめに

このたび「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（略称：バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編）」、「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（略称：バリアフリー整備ガイドライン車両等編）」の改訂版を発行する運びとなりました。まずは、ご尽力頂いた関係者の皆様に心からお礼申し上げます。

交通バリアフリー法が平成12年に施行され、その後ハートビル法と一体化した新法のバリアフリー法（「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」平成18年）となつて8年が経過しました。この法律により旅客施設、道路、建築物などの一体的、面的な整備が進められ、高齢者、障害者を含めたより多くの人々が暮らしやすい環境を実現するための努力が交通事業者をはじめとする関係者により続けられています。

バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編は、昭和58年に策定された「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」から、平成6年、平成13年、平成19年の改訂を経て今回で5版目の発行となります。また、車両等編は平成2年の「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」を最初に平成13年、平成19年の改訂を経て、途中モデルデザインからガイドラインに名称を変更し、今回で4版目の発行となります。

このたびの見直しは、平成24年1月に国土交通省で公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン検討委員会を立ち上げ、旅客施設及び車両の小委員会を経て、数次にわたる委員会での検討結果を反映したものであります。今般の改訂にあたっては、かねてから指摘されていた課題への対応、新たな技術開発や研究結果などの知見を取り入れるなど、現時点で対応すべきものをとりまとめました。一方で、クリアすべき問題点との関係では今後の更なる検討に委ねざるを得なかったものもありますが、スパイラルアップの考えに基づいて絶えず改善を重ねる中で解決していくべきものと考えます。

この冊子は国土交通省が平成25年6月に公表したバリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編、車両等編）を国土交通省総合政策局安心生活政策課の監修のもと、小委員会を主催した当財団より発行するに至ったものです。関係者の皆様には、この冊子を活用して、引き続きより良いバリアフリー整備に取り組んで頂くことを期待したいと思います。

最後に、本ガイドライン策定に向けて終始熱心にご議論頂いた委員各位、資料の提供やヒアリング等にご協力頂いた関係各位、また検討委員会並びに旅客施設の小委員会の議論をとりまとめて頂いた秋山哲男委員長、車両の小委員会の議論をとりまとめて頂いた鎌田実委員長に改めて感謝の意を表します。

平成25年10月  
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団  
会長 岩村 敬



# 公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン検討委員会 委員名簿

(委員は五十音順)

委員長	秋山 哲男	北星学園大学客員教授
委 員	赤瀬 達三	公共デザイン学研究者・元千葉大学大学院教授
	浅野 義行 (豊田 克孝)	一般社団法人日本民営鉄道協会技術委員会車両部会長 一般社団法人日本民営鉄道協会技術委員会車両部会長)
	阿部 亮 (有山 伸司)	東日本旅客鉄道株式会社鉄道事業本部設備部次長 東日本旅客鉄道株式会社鉄道事業本部設備部担当部長)
	阿部 竜矢 (山田 輝希)	国土交通省自動車局総務課企画室長 国土交通省自動車局総務課企画室長)
	池田 薫	国土交通省航空局航空ネットワーク部空港施設課長
	石山 齊	社団法人全国空港ビル協会常務理事
	伊藤 健次	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部設備部建築課長
	井上 勝徳	国土交通省住宅局建築指導課長
	江角 直樹 (和近 健二)	国土交通省自動車局技術政策課長 国土交通省自動車局技術政策課長)
	岡野 俊豪	一般社団法人日本自動車工業会安全環境技術委員会大型車部会バス分科会長
	岡本 八重子	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会理事
	鎌田 実	東京大学高齢社会総合研究機構教授・機構長
	川内 美彦	東洋大学ライフデザイン学部教授
	川村 泰利	一般財団法人全国福祉輸送サービス協会副会長
	柄沼 史好 (日下部 榮)	定期航空協会部長 定期航空協会部長)
	瓦林 康人	国土交通省海事局内航課長
	北村 不二夫	国土交通省鉄道局技術企画課長
	久保田 雅晴	国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課長
	黒田 憲司	国土交通省道路局路政課長
	児玉 芳記	一般社団法人日本自動車工業会流通委員会福祉車両部会長
	斎藤 秀樹	財団法人全国老人クラブ連合会理事・事務局長
	鈴木 昭久	国土交通省自動車局旅客課長
	鈴木 浩明	公益財団法人鉄道総合技術研究所人間科学研究所部長
	須田 義大	東京大学生産技術研究所教授
	関 喜一	独立行政法人産業技術総合研究所アクセシブルデザイン研究グループ主任研究員
	竹下 義樹 (笹川 吉彦)	社会福祉法人日本盲人会連合会長 社会福祉法人全日本盲人会連合会長)
	高田 達	一般社団法人日本旅客船協会業務部長
	高橋 優平	東洋大学ライフデザイン学部教授・学部長
	田中 徹二	社会福祉法人日本点字図書館理事長
	妻屋 明	社団法人全国脊髄損傷者連合会理事長
	藤堂 栄子	一般社団法人日本発達障害ネットワーク理事
	仲條 直樹	一般社団法人日本自動車車体工業会バス部会技術委員長
	中野 泰志	慶應義塾大学経済学部教授
	中村 豊四郎	アール・イー・アイ株式会社代表取締役
	平原 祐	国土交通省海事局安全基準課長
	藤井 直人	神奈川県立保健福祉大学非常勤講師
	藤井 高明	一般社団法人日本民営鉄道協会技術委員会土木部会長
	藤村 賢治	社団法人公営交通事業協会業務部長
	堀内 丈太郎 (竹田 浩三)	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長 国土交通省鉄道局鉄道業務政策課長)
	堀川 洋	社団法人日本港湾協会事務局長
	堀口 寿広	独立行政法人国立精神・神経医療研究センター精神保健研究所社会精神保健研究部 家族・地域研究室室長
	松永 康男 (渡邊 和重)	国土交通省港湾局技術企画課技術監理室長 国土交通省港湾局技術企画課技術監理室長)
	松本 紫穂	社会福祉法人全日本手をつなぐ育成会広報誌「ステージ」編集委員
	松本 正志 (太田 陽介)	財団法人全日本聾啞連盟理事 財団法人全日本聾啞連盟理事)
	三澤 了	特定非営利活動法人DPI日本会議議長
	三星 昭宏	関西福祉科学大学客員教授・近畿大学名誉教授
	宮崎 恵子	独立行政法人海上技術安全研究所運航・物流系運航解析技術研究グループ上席研究員
	森 昌文	国土交通省道路局企画課長
	森 祐司	社会福祉法人日本身体障害者団体連合会常務理事
	安元 杏	主婦連合会常任委員
	山口 一朗	国土交通省総合政策局安心生活政策課長

山下 博 公益社団法人日本バス協会技術安全部長  
 山田 稔 茨城大学工学部都市システム工学科准教授  
 横原 寛 日本バスター・ミナル協会会长  
 (福島 八束) 日本バスター・ミナル協会会长  
 良田 かおり 公益社団法人全国精神保健福祉会連合会事務局長  
 与田 俊和 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団理事長

( ) 内は前任者

## 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小委員会委員会員名簿

(委員は五十音順)

委員長 鎌田 実	東京大学高齢社会総合研究機構教授・機構長
委 員 秋山 哲男	北星学園大学客員教授
井田 博敏	一般社団法人鉄道車両工業会技術部部長代理
今福 義明	特定非営利活動法人DPI日本会議交通問題担当
大熊 昭 (石島 徹)	国土交通省総合政策局安心生活政策課交通バリアフリー政策室長 国土交通省総合政策局安心生活政策課交通バリアフリー政策室長
岡野 俊豪	一般社団法人日本自動車工業会安全環境技術委員会大型車部会バス分科会長
加藤 貴之 (瀬谷 明彦)	一般社団法人日本民営鉄道協会技術委員会車両部会部長会社担当課長 一般社団法人日本民営鉄道協会技術委員会車両部会部長会社担当課長
栢沼 史好 (日下部 稔)	定期航空協会部長 定期航空協会部長
川内 美彦	東洋大学ライフデザイン学部教授
河村 多計士	東日本旅客鉄道株式会社鉄道事業本部運輸車両部設計技術管理グループ課長
川村 泰利	一般財団法人全国福祉輸送サービス協会副会長
北川 博巳	兵庫県立福祉のまちづくり研究所第一研究グループグループ長
駒場 玲子	埼玉県老人クラブ連合会理事・女性委員会委員長(全国老人クラブ連合会)
小出 真一郎 (小椋 武夫)	財団法人全日本聾啞連盟理事 財団法人全日本聾啞連盟理事
児玉 芳記	一般社団法人日本自動車工業会流通委員会福祉車両部会長
権藤 宗高	国土交通省鉄道局技術企画課課長補佐
斎藤 綾乃	公益財団法人鉄道技術総合研究所人間科学研究部主任研究員
庄司 郁	国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課課長補佐
菅原 勝良	国土交通省海事局内航課旅客航路活性化推進室課長補佐
杉田 雅嗣 (門元 政治)	国土交通省自動車局総務課企画室課長補佐 国土交通省自動車局総務課企画室財務企画調整官
鈴木 孝幸	社会福祉法人日本盲人会連合会副会長
須田 義大	東京大学生産技術研究所教授
関 喜一	独立行政法人産業技術総合研究所アクセシブルデザイン研究グループ主任研究員
高嶺 研一	国土交通省海事局安全基準課課長補佐
谷口 礼史	国土交通省自動車局旅客課地域交通政策企画調整官
田中 徹二	社会福祉法人日本点字図書館理事長
高田 達	一般社団法人日本旅客船協会事業部長
妻屋 明	社団法人全国脊髄損傷者連合会理事長
藤堂 栄子	一般社団法人日本発達障害ネットワーク理事
仲條 直樹	一般社団法人日本自動車車体工業会バス部会技術委員長
永井 啓文 (佐橋 真人)	国土交通省自動車局技術政策課車両安全対策調整官 国土交通省自動車局技術政策課課長補佐
平井 晃	横浜市身体障害者団体連合会理事長(日本身体障害者団体連合会)
藤井 直人	神奈川県立保健福祉大学非常勤講師
藤村 賢治	社団法人公営交通事業協会業務部長
堀口 寿広	独立行政法人国立精神・神経医療研究センター精神保健研究所社会精神保健研究部 家族・地域研究室室長
松本 紫穂	社会福祉法人全日本手をつなぐ育成会広報誌「ステージ」編集委員
宮崎 恵子	独立行政法人海上技術安全研究所運航・物流系運航解析技術研究グループ上席研究員
安元 杏	主婦連合会常任委員
山下 博	公益社団法人日本バス協会技術安全部長
山田 稔	茨城大学工学部都市システム工学科准教授

良田 かおり 公益社団法人全国精神保健福祉会連合会事務局長  
吉村 幸治 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会業務課長

( ) 内は前任者



# 目 次

公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン検討委員会 委員名簿

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小委員会委員名簿

## 第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方 ..... 1

1. 移動等円滑化整備ガイドラインの活用にあたって .....	3
1. 1 ガイドラインの策定・改訂の背景 .....	3
1. 2 ガイドラインの位置づけ .....	4
1. 3 対象車両等と対象者 .....	5
2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方 .....	7
2. 1 移動等円滑化の目的 .....	7
2. 2 移動可能な環境づくり .....	7
2. 3 一体的・統合的な整備の方針 .....	7
3. ガイドライン整備の経路・施設配置・情報提供等の具体的な考え方 .....	9
3. 1 移動経路確保の考え方 .....	9
3. 2 旅客施設と車両等における施設・設備配置の考え方 .....	9
3. 3 情報提供の考え方 .....	10
4. 移動等円滑化整備に関連した連携協力 .....	11

## 第2部 旅客施設共通ガイドライン

## 第3部 個別の旅客施設に関するガイドライン

} 別冊「公共交通機関の旅客施設等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」

## 第4部 個別の車両等に関するガイドライン ..... 17

1. 鉄軌道 .....	19
1. 1 通勤型（短距離）鉄道・地下鉄 .....	20
1. 2 都市間鉄道 .....	55
1. 3 モノレール・新交通システム .....	75
1. 4 軌道車両・低床式軌道車両 .....	75
1. 5 その他の鉄道 .....	81
2. バス .....	82
2. 1 都市内路線バス .....	82
2. 2 都市間路線バス（高速・リムジンバス） .....	117
3. タクシー .....	130
3. 1 車椅子等対応 .....	133
(1) 大型電動車椅子・ストレッチャー（寝台）等対応（バンタイプ／リフト車） .....	133
(2) 車椅子対応（ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車） .....	142

(3) ユニバーサルデザインタクシー	152
(4) 乗合タクシー	162
(5) 肢体不自由者・高齢者等対応（セダンタイプ／回転シート車）	167
(6) その他のタクシー車両における車椅子等対応（セダンタイプ）	170
3. 2 視覚障害者への対応	171
3. 3 聴覚障害者への対応	173
3. 4 知的障害者、発達障害者、精神障害者への対応	174
3. 5 高齢者・障害者等その他配慮事項	175
4. 航空機	177
5. 旅客船	180
<b>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</b>	181
<b>高齢者・障害者の主な特性</b>	183
<b>おわりに～移動等円滑化整備の基本的な考え方に基づく整備に向けて～</b>	192

※参考図版の番号については、原則として部、章、個別番号の3ヶタ表示とした。

例 参考 4-1-3 (=第4部・第1章鉄軌道内に示された3つ目の参考図)

## **第1部**

**公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化  
整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方**



# 第1部 公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方

## 1. 移動等円滑化整備ガイドラインの活用にあたって

### 1. 1 ガイドライン策定・改訂の背景

平成 12 年 11 月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(交通バリアフリー法)が施行され、公共交通機関の旅客施設、車両等の移動円滑化を促進することが定められた。

その後、施策の拡充を図るため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(ハートビル法)と交通バリアフリー法を一体化し、平成 18 年 12 月 20 日に新たに「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)が施行された。この法律は、それまで対象とされていた高齢者や身体障害者のみならず、知的障害、精神障害、発達障害など全ての障害者を対象に加え、①公共交通機関(旅客施設・車両等)、道路、路外駐車場、都市公園、建築物を新設等する場合においては、一定のバリアフリー化基準(移動等円滑化基準)に適合させなければならないこと、②市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の移動等円滑化を重点的かつ一体的に推進すること等を内容としたものであり、同法に基づいて、公共交通事業者等が旅客施設や車両等を新たに整備・導入等する際に義務として遵守すべき基準である「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」(移動等円滑化基準)等が定められている。

「公共交通機関の旅客施設の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)は、昭和 58 年に策定された「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」以降、平成 6 年、平成 13 年、平成 19 年と 3 回の改訂を行っており、今回は 4 回目の改訂となる。

一方、「公共交通機関の車両等の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)は、平成 2 年に策定された「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」以降、平成 13 年、平成 19 年の改訂に続く 3 回目の改訂となる。

平成 23 年 3 月 31 日には「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が改正されて平成 32 年度末までの新たな移動等円滑化の目標(移動等円滑化された車両の割合及び台数の引き上げ等)が示された。今般の公共交通機関の旅客施設・車両等の移動等円滑化整備ガイドラインの改訂は、移動等円滑化の進展や問題点等を踏まえ、現行ガイドラインで課題となっていた事項、技術水準の向上によってより良い整備が可能になった事項、ニーズの変化等を見据え、バリアフリー法のスパイラルアップを具体化するため、必要な見直しを行うこととしたものである。

## 1. 2 ガイドラインの位置づけ

### (1) ガイドラインの内容と趣旨

移動等円滑化基準は、公共交通事業者等が旅客施設及び車両等を新たに整備・導入等する際に義務基準として遵守しなければならない内容を示したものである。

一方で、本整備ガイドラインは、公共交通事業者等が、旅客施設及び車両等を新たに整備・導入等する際、高齢者、障害者等をはじめとした多様な利用者の多彩なニーズに応えるため、旅客施設及び車両等の整備のあり方を具体的に示した目安である。そのため、移動等円滑化基準に基づく整備内容を除いて、公共交通事業者等は本整備ガイドラインに従うことを義務付けられるものではないが、旅客施設及び車両等の新設、新造、大規模な改修等の機会をとらえて、高齢者や障害者等を含む全ての人が利用しやすい公共交通機関の実現に向け、本整備ガイドラインを活用願いたい。

なお、実際の整備においては、構造上の制約等により本整備ガイドラインに沿った整備が困難な場合も考えられる。上述の本整備ガイドラインの性格から、移動等円滑化基準に基づく整備内容を除き個々の内容ごとに例外的条項は記述していないが、各公共交通事業者等が、地域性、施設利用状況等の特性、整備財源等を勘案し、「2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方」をはじめとする本整備ガイドラインに示された考え方や根拠を理解のうえ、整備水準を主体的に判断し、利用者等の意見も十分勘案したうえで、より多くの利用者のニーズに対応できる移動環境としての公共交通インフラの実現を通じて、広く社会活動を支える有効な基盤となることを念頭に置いた移動等円滑化の促進が望まれる。

### (2) ガイドラインの構成

本整備ガイドラインは、上記の趣旨に鑑み以下の構成で編集されている。

各整備箇所に関して、整備にあたっての考え方を示した上で、義務となる移動等円滑化基準、具体化にあたって考慮すべき整備の内容を「移動等円滑化基準に基づく整備内容」、これに準じて積極的に整備することが求められる「標準的な整備内容」、さらに高い水準を求める「望ましい整備内容」に分けて記載している（図1-1-1）。

#### 「移動等円滑化基準に基づく整備内容」（◎）

移動等円滑化基準に基づく最低限の円滑な移動等を実現するための内容の記述を行ったものであり、記号“◎”で示す。

#### 「標準的な整備内容」（○）

社会的な変化や社会的要請に合わせた整備内容のうち標準的な整備内容で、積極的に整備を行うことが求められるものであり、記号“○”で示す。

#### 「望ましい整備内容」（◇）

上記の整備を行ったうえで、移動等円滑化基準に基づく整備内容（◎）、標準的な整備内容（○）より、さらに円滑な移動等を実現するための移動等円滑化や、利用者の利便性・快適性への配慮を行った内容のものであり、記号“◇”で示す。

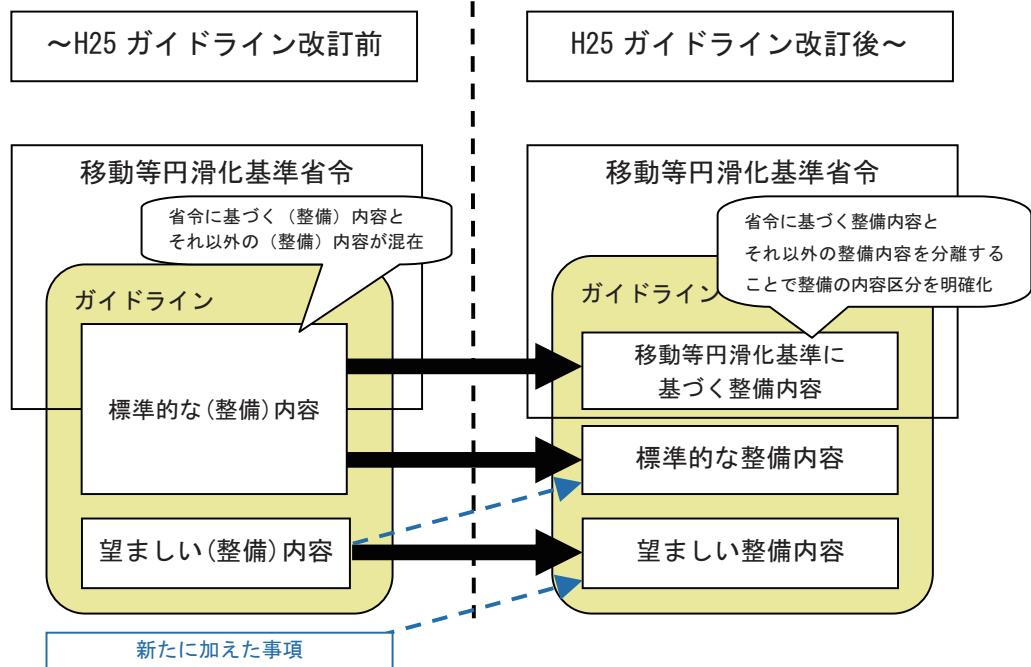


図 1-1-1 ガイドライン改訂前後の構成の比較

注) 区分の仕方とは別に、整備対象によっては、「望ましい整備内容」から「標準的な整備内容」に変更になった事項、新たに「望ましい整備内容」に記述された事項（→）がある。

なお、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人未満の旅客施設においても、利用状況などに配慮しつつ、本整備ガイドラインに沿って移動等円滑化を進めることが望まれる。また、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人未満で係員が配置されていない既存の鉄軌道駅では、巻末「参考」(3,000人未満の無人鉄軌道駅における配慮事項)に示した配慮事項を踏まえた施設整備が望まれる。

## 1. 3 対象車両等と対象者

### (1) 対象施設及び車両等

「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)が対象とする車両等は、バリアフリー法に定められた車両等のうち鉄道車両・軌道車両、バス車両、福祉タクシー車両、航空機である。また、バリアフリー法の対象ではない一般タクシー車両についても配慮すべき内容を記載している。なお、船舶の各部位の構造及び設備に関するガイドラインは「旅客船バリアフリーガイドライン」を目安とした移動等円滑化整備が望まれる。旅客施設については、「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」(バリアフリー整備ガイドライン旅客施設編)に基づくこととなる。公共交通機関の移動等円滑化に関しては、それぞれのガイドラインを目安として整備し、移動等円滑化の推進に努めることが望まれる。

なお、平成23年3月31日に「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が改正され、平成32年度末までの新たな移動等円滑化の目標(移動等円滑化の対象旅客施設を1日平均利用者数3,000人以上に拡大すること、移動等円滑化された車両の割合及び台数の引き上げ)が示された。

バリアフリーガイドライン(旅客施設編)は、1日平均利用者数3,000人以上の施設を念頭に記載しているが、3,000人未満の施設も含め、すべての旅客施設を対象としている。利用者数が

少ない旅客施設においても、本整備ガイドラインを目安とした整備を行うことが望ましい。

車両等については、鉄軌道車両は 70%を移動円滑化し、バスではノンステップバスの導入目標が 70%、これまで目標値が無かったリフト付きバス等が 25%となった。タクシーは福祉タクシー車両の導入目標 28,000 台が設定された。航空機については 90%の目標値が設定された。これらの目標値に向けた努力がなされているところであるが、達成可能なところでは目標値を超える積極的な整備が望まれる。

また、利用者数の特に多い旅客施設、複数の路線が入る旅客施設、複数事業者の旅客施設が存在する施設、旅客施設以外の施設との複合施設等では、利用者数の規模や空間の複雑さ等を勘案して、特別な配慮を行うことが求められる。具体的な内容は、旅客施設編では「第 2 部」(旅客施設共通ガイドライン)、「第 3 部」(個別の旅客施設に関するガイドライン)、車両等編では「第 4 部」(個別の車両等に関するガイドライン) に掲載している。

## (2) 対象者

本整備ガイドラインに基づく施策の主な対象者は、高齢者、障害者等の移動制約者を念頭におきつつ、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮している(表 1-1-1)。なお、本表は主な障害等について属性ごとに列挙したものである。利用者の具体的な特性等については、移動等の際に発生しうるニーズで整理する考え方も有効である。そのため、図 1-2-1、表 1-2-1 に示した資料も参照し、すべての利用者にとって使いやすい車両等を整備することが期待される。

表 1-1-1 本整備ガイドラインにおける対象者

- ・高齢者
- ・肢体不自由者（車椅子使用者）
- ・肢体不自由者（車椅子使用者以外）
- ・内部障害者
- ・視覚障害者
- ・聴覚・言語障害者
- ・知的障害者
- ・精神障害者
- ・発達障害者
- ・妊娠婦
- ・乳幼児連れ
- ・外国人
- ・その他

注：高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある。

※高齢者や各障害の特性及びそれらの特性に応じた公共交通機関利用時の課題等を巻末に掲載した。

車両等の整備にあたっては、それらについても配慮することが望まれる。

## 2. 移動等円滑化整備の基本的な考え方

本項は、移動等円滑化基準や本整備ガイドラインに沿った旅客施設、車両等整備に関連して、それらの整備に取り組むにあたって念頭に置くべき、移動等円滑化全般にわたっての考え方を記述したものである。

### 2. 1 移動等円滑化の目的

1.2 ガイドラインの位置付けでも触れたように、本整備ガイドラインは、移動等円滑化基準をベースとして、高齢者、障害者等をはじめとした利用者のニーズに応えるための旅客施設及び車両等の整備のあり方を具体的に示した目安であるが、これら移動等円滑化への対応の目的は、高齢者、障害者等移動に困難を伴う多様な人々に対して生活を支えるための移動可能な環境の整備である。

移動可能な環境の整備とは、旅客施設、車両等、その他、旅客施設周辺のビルや旅客施設前広場等との連続的移動の確保、表示や音などの情報提供等、施設・設備面の整備とともに、業務要員による接遇も含めて、高齢者、障害者等が生活に必要な移動等を達成できるようにすることである。

### 2. 2 移動可能な環境づくり

移動可能な環境づくりの3つの要素とは、以下のとおりである。

- ① バリアのないルートの確保：可能な限り最短距離で、高低差が少なく、見通しがききわかりやすいルートと空間を連続的に確保すること。
- ② わかりやすいルートの確保：空間構成、様々な表示サイン、音サイン、人的対応などを効率的に組み合わせ、誘導を適切に行うこと。
- ③ 安全で使いやすい施設・設備：必要な施設・設備（乗車券等販売所、待合所、案内所、トイレ等）をアクセスしやすく、安全で使いやすく整備すること。

以上の3つの要素を満たすことによって、円滑に移動できる環境を作り出すことができる。

### 2. 3 一体的・統合的な整備の方針

移動の連続性、容易性を確保するためには、利用対象者をそのニーズに基づいて統合的にとらえ、施設・車両、地域などを一体的にとらえて計画し、整備を行うことが重要である。

#### （1）現状の課題と方針

##### ① 多様な利用者を統合的にとらえる

肢体不自由者（車椅子使用者、杖使用者等）、視覚障害者（ロービジョン、全盲）、聴覚・言語障害者（全聾・難聴）、知的障害者、精神障害者、発達障害者、コミュニケーションに障害がある人など、多様な障害がある人の機能状況（動くこと、見ること、聞くこと、伝えること、理解すること等）を個別の障害ごとに縦割りにとらえるのではなく、移動の際に発生するニーズに応じてとらえることが必要である（図1-2-1）。また高齢者、障害者等だけを対象とするのではなく、利用者全体を統合的にとらえることで、他の多くの利用者のニーズにも対応し、移動等円滑化につながるものである。図1-2-1に対応し、表1-2-1（第1部の最後に掲載）には先述の対象者ごとに想定される主な特性とニーズの関連をあげた。

注）ここでいう統合（integration）とは、例えば「統合教育」と言う場合、障害のある子も同じ

学級、同じ環境で他の児童・生徒と同じように教育を受けることを意味するものであり、移動においては誰もが同じように施設・車両等を使用して移動することである。

## ②施設・車両を一体的にとらえる

空間、施設、車両等、設備の一部だけに着目して整備を進めるのではなく、誰もがその全てを利用する可能性があるため、例えば旅客施設であれば、その出入口から車両等に至るまで、すべての移動経路、案内設備、サービス施設等を一体的にとらえて整備する。

## ③旅客施設と周辺地域（旅客施設前広場など）を一体的にとらえる

移動の連続性から考えると、旅客施設、車両等と周辺地域（旅客施設と一体となった商業ビル、旅客施設前広場等）を一体的にとらえる必要がある。施設の大規模化や複合化に対応して、旅客施設から連続している商業施設、旅客施設前広場、バス等の乗降場、周辺街区までなど、人々が連続的に移動するエリアを一体的にとらえ、各施設設置管理者や自治体との連携の下、道路、建築物、都市公園等の移動等円滑化とも連携を図り、シームレス（継ぎ目のない状態）に整備する必要がある（図1-2-2）。

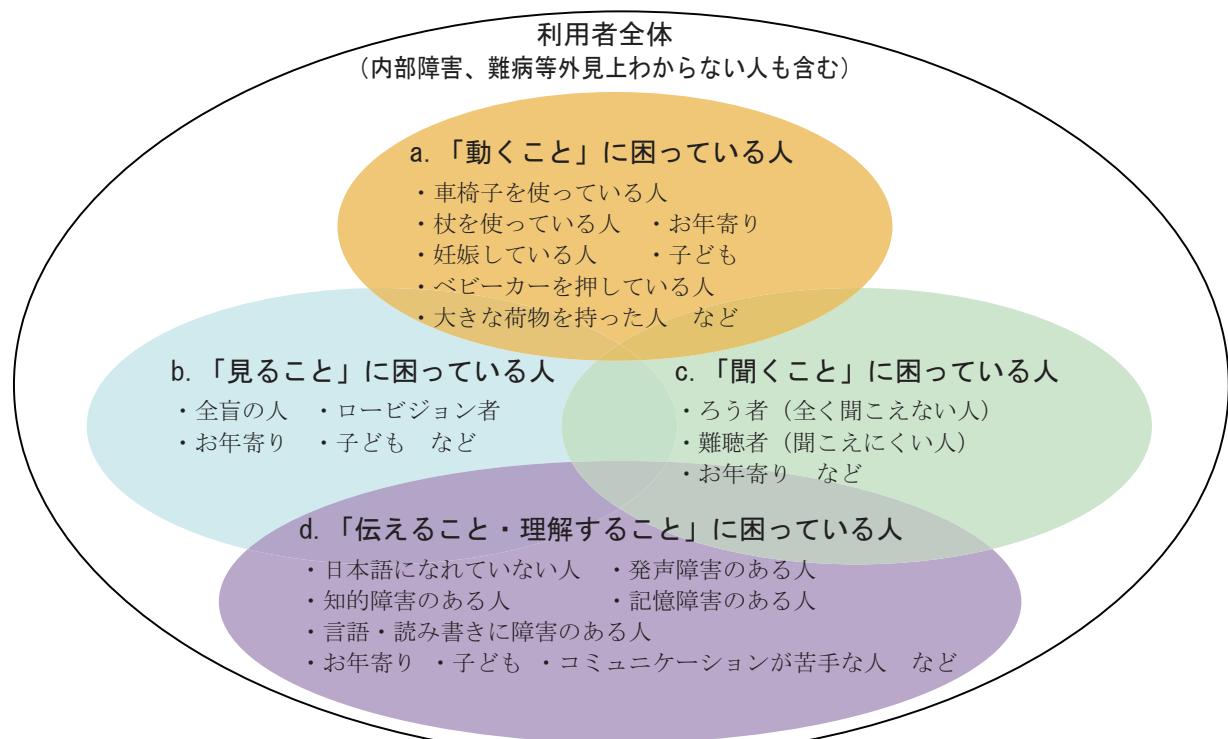


図1-2-1 多様な利用者を移動の際に発生しうるニーズに基づいて整理したイメージ図

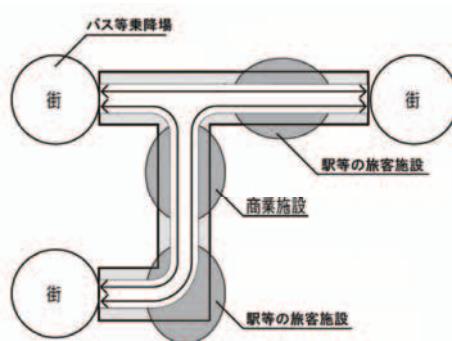


図1-2-2 旅客施設と周辺地域を一体的・統合的にとらえるイメージ図

### 3. ガイドライン整備の経路・施設配置・情報提供の具体的な考え方

#### 3. 1 移動経路確保の考え方

##### (1) 自立的な移動環境の確保

高齢者、障害者等が、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。

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緊急時等も勘案し、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（図1-3-1）。

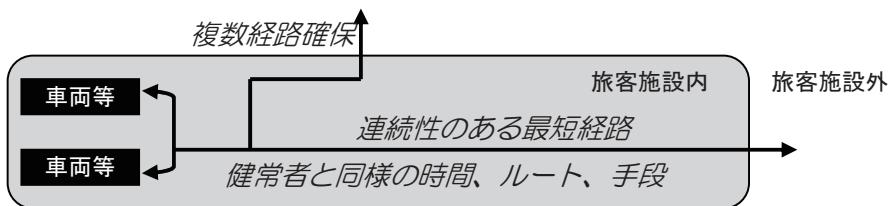


図 1-3-1 移動経路確保の基本イメージ

##### (2) 移動経路とわかりやすさ

旅客施設においても、車両等においても、高齢者、障害者等すべての人にとって快適でわかりやすい空間とすることが望ましい。

##### (3) 大規模旅客施設等における対応

以下のような場合、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。

- ①利用者数の特に多い施設、複数の路線が入る施設、複数の事業者施設が存在する施設
- ②上記以外の施設においても、利用者数、ピーク時の集中度、医療施設や高齢者、障害者施設が近く高齢者、障害者の利用が多いなど、利用者特性がある程度把握されている場合
- ③高齢者、障害者等の利用に加え、近年増加しているベビーカー使用者など、利用者層の変化への対応が求められる場合

##### (4) 施設設置管理者間の連携

公共交通機関の乗り継ぎだけでなく、道路空間、隣接建築物等の施設設置管理者との連続的な移動等円滑化経路を確保することが望ましい。

#### 3. 2 旅客施設と車両等における施設・設備設置の考え方

##### (1) トイレ

###### ①アクセスしやすいこと

旅客施設においても、車両内においても、トイレはアクセスしやすい場所に配置し、すべての利用者が利用しやすい構造とする。

###### ②多機能トイレの機能の分散配置

多機能トイレへの利用が集中し、車椅子使用者などから使いたい時に使えない場合があることが指摘されている。このため、機能分散の観点から、状況に応じ、多機能トイレに備える設備・機能の一部を、簡易型多機能便房、一般便房へ分散的に配置するなどの方策

を図ること。その際には、旅客施設内におけるトイレの設置位置とその有する機能についてわかりやすい案内表示を行うことが必要である。

### ③トイレの複数個所への設置

旅客施設において主要な出入口が複数ある場合、旅客施設が複数に分かれている場合、平面的あるいは立体的に空間が広がっている場合などでは、複数個所へのトイレ設置を検討する。

## （2）休憩施設等

休憩施設は、旅客動線等を考慮して必要箇所を把握し、施設全体から見た配置計画、配置数を検討するとともに、高齢者の増加、ベビーカー使用者の増加等、利用者層の将来的な変化も踏まえて計画する。計画にあたっては、高齢者や、持病のある利用者、内部機能障害等、多くの休憩機会が必要な利用者や、注射、服薬などが必要となる場合も考えられるため、トイレとの関連等も含め、休憩施設の機能を勘案する。また、乳児連れの旅客のための施設（授乳室等）の配置も望まれる。

## 3. 3 情報提供の考え方

### （1）わかりやすく空間を整備する

わかりやすい空間の整備を目標にして、情報コミュニケーションに制約のある人の特性（巻末参考資料「高齢者・障害者の主な特性」参照）と、各種情報提供設備の特性を考慮し、旅客施設、車両等において、適切な情報の内容、方法、配置等を検討し、整備する。

特に情報コミュニケーションの制約が大きいと考えられる障害等について留意事項を整理すると表1-3-1のとおりである。

表1-3-1 特に情報コミュニケーションの制約が大きいと考えられる障害等への留意事項

障害	留意事項
視覚障害	音声・音響案内、ロービジョンの人を考慮した視覚表示装置の工夫
色覚異常	情報提供装置、路線図、地図等への色、表示方法の工夫
聴覚障害	主に音声で案内される緊急時情報等の文字情報による素早い提供等
知的障害・発達障害・精神障害	特に緊急時など通常と異なる情報、変化する情報、今後の見通し、代替手段等の利用について、理解しやすい情報提供のありかた、問い合わせへの対応などの面も配慮する

### （2）接近と退出双方向の情報提供

旅客施設及び車両等内において、また、旅客施設と外部とのアクセス（接近）・イグレス（退出）の経路において、高齢者、障害者等の移動を支援するため、見やすく（視覚表示設備の場合）、聞きやすく（音案内設備の場合）、内容がわかりやすい、適切な案内用設備を設置する。

### （3）情報提供手段の役割分担

情報量が多い場合には、情報の優先順位に考慮した上で、パンフレット等による情報提供も活用することによって、案内用設備（視覚表示設備、音案内設備）による情報提供を簡潔にすることも検討する。さらに、案内用設備では対応できない高齢者、障害者等への人的な対応も考慮する。

#### (4) 異常時の情報提供

遅延や運休（欠航）などによる振替輸送の実施など、通常と異なる経路を案内する必要がある場合は、移動等円滑化経路についても前もって把握し、速やかに案内する。

#### (5) 情報提供の方法

視覚表示設備を設置する場合には、漢字やローマ字のほかに、かなによる表示、多言語による表示などより多くの利用者が理解できる方法で情報提供を行う。

#### (6) 音案内に関する考え方

音案内（音声・音響）については、現行ガイドラインで鉄道駅を対象に改札口、エスカレーター、トイレ、プラットホーム上の階段、地下駅地上出入口の各施設の音案内設置について記載している。

実際の音案内は、施設の構造、音質、騒音など周辺環境の影響によって、必要な時に聞こえない、聞こえてもわかりにくい、うるさく感じられる等の問題が生じており、十分にその機能が発揮されていない状況が見受けられる。

本整備ガイドラインでは旅客施設編 131 ページに参考として、「移動支援用音案内（非音声及び音声案内）に関する計画の考え方」を記載し、音案内の必要性、音案内を整備する上の留意事項と着眼点、音案内の整備のあり方と方向性について現時点での考え方を提示し、音案内を実施する際の音質、音量、音源の位置、音の反射、音案内が伝えるべき情報、暗騒音など周辺環境の対応などいくつかの基本的な論点を挙げて解説した。

### 4. 移動等円滑化整備に関連した連携協力

公共交通機関における移動等円滑化を図るために、より使いやすい施設、車両等の整備実現のために、公共交通事業者のみならず、国、地方公共団体、その他施設の設置管理者等の関係者が様々な面から互いに連携協力し、総合的かつ計画的に推進していくことが必要である。

また、ハード面での移動等円滑化は、移動等円滑化基準や本整備ガイドラインに基づく整備によって、一定の役割は果たすことができるが、様々なニーズに対応するためには、ハード面の整備とともに人的な対応も移動等円滑化の両輪として行う必要があり、利用者と直接接する業務に従事する要員による移動制約者等への対応や異常時・非常時への備え、利用者へのマナーの広報等も必要である。移動制約者の特性の理解、ニーズを把握するスキル、基本的な介助等の技術、施設・車両等のバリアフリー設備等の知識を習得するための研修が必要である。その際、障害者等移動制約者が研修に参画することが望ましい。また、それらをサポートし相互理解を深めるようなマニュアルやプログラムの整備が必要となる。さらに、施設、車両等の設計、施工、管理などをを行う技術的な要員が移動等円滑化の取り組み全般を適切に理解するためにも、事業者内におけるこれら要員相互の積極的な連携協力が重要である。

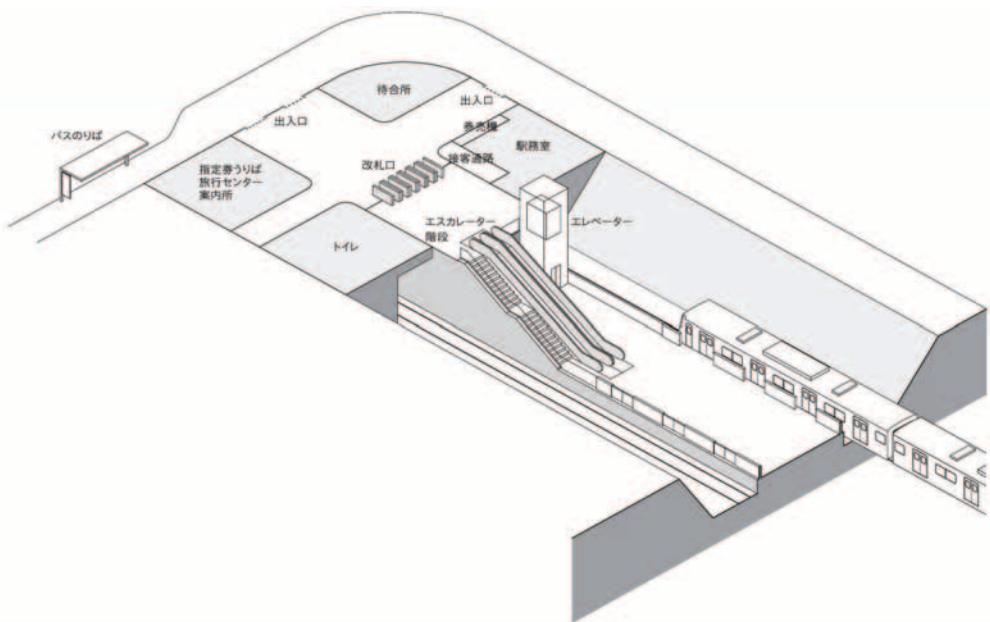
表 1-2-1 本整備ガイドラインに示す対象者の主な特性（より具体的なニーズ）の整理

対象者	主な特性（より具体的なニーズ）
高齢者	<p>&lt;主として図 1-2-1 の a、b、c のニーズ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・階段、段差の移動が困難</li> <li>・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難</li> <li>・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難</li> </ul>
肢体不自由者 (車椅子使用者)	<p>&lt;主として図 1-2-1 の a、b、d のニーズ&gt;</p> <p>車椅子の使用により</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・階段、段差の昇降が不可能</li> <li>・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする</li> <li>・座位が低いため高いところの表示が見にくい</li> <li>・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難</li> <li>・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など</li> </ul>
肢体不自由者 (車椅子使用者 以外)	<p>&lt;主として図 1-2-1 の a、b、d のニーズ&gt;</p> <p>杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・階段、段差や坂道の移動が困難</li> <li>・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難</li> <li>・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 など</li> </ul>
内部障害者	<p>&lt;主として図 1-2-1 の a、d のニーズ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外見からは気づきにくい</li> <li>・急な体調の変化により移動が困難</li> <li>・疲れしやすく長時間の歩行や立っていることが困難</li> <li>・オストメイト（人工肛門、人工膀胱造設者）によりトイレに専用設備が必要</li> <li>・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など</li> </ul>
視覚障害者	<p>&lt;主として図 1-2-1 の b のニーズ&gt;</p> <p>全盲以外に、ロービジョン（弱視）や色覚異常により見え方が多様であることから</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚による情報認知が不可能あるいは困難</li> <li>・空間把握、目的場所までの経路確認が困難</li> <li>・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難</li> <li>・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある</li> </ul>
聴覚・ 言語障害者	<p>&lt;主として図 1-2-1 の c、d のニーズ&gt;</p> <p>全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難</li> <li>・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難</li> <li>・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい</li> <li>・外見からは気づきにくい</li> </ul>
知的障害者	<p>&lt;主として図 1-2-1 の d のニーズ&gt;</p> <p>初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある</li> <li>・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある</li> <li>・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある</li> <li>・読み書きが困難である場合がある</li> </ul>
精神障害者	<p>&lt;主として図1-2-1のdのニーズ&gt;</p> <p>状況の変化に対応することが難しいため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新しいことに対して緊張や不安を感じる</li> <li>・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる</li> <li>・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある</li> <li>・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある</li> <li>・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある</li> <li>・外見からは気づきにくい</li> </ul>
発達障害者	<p>&lt;主として図1-2-1のdのニーズ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・注意欠陥多動性障害(AD/HD)等によりじっとしていられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある</li> <li>・アスペルガー症候群等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある</li> <li>・反復的な行動を取る場合がある</li> <li>・学習障害(LD)等により読み書きが困難である場合がある</li> <li>・他人との対人関係の構築が困難など</li> </ul>
妊娠婦	<p>&lt;主として図1-2-1のaのニーズ&gt;</p> <p>妊娠していることにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行が不安定(特に下り階段では足下が見えにくい)</li> <li>・長時間の立位が困難</li> <li>・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある</li> <li>・初期などにおいては外見からは気づきにくい</li> <li>・産後も体調不良が生じる場合があるなど</li> </ul>
乳幼児連れ	<p>&lt;主として図1-2-1のaのニーズ&gt;</p> <p>ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・階段、段差などの昇降が困難(特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である)</li> <li>・長時間の立位が困難(子どもを抱きかかえている場合など)</li> <li>・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある</li> <li>・オムツ交換や授乳できる場所が必要など</li> </ul>
外国人	<p>&lt;主として図1-2-1のb、c、dのニーズ&gt;</p> <p>日本語が理解できない場合は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難など</li> </ul>
その他	<p>&lt;主として図1-2-1のa、b、c、dのニーズ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一時的だけがの場合(松葉杖やギブスを使用している場合など含む)</li> <li>・難病、一時的な病気の場合</li> <li>・重い荷物、大きな荷物を持っている場合</li> <li>・初めての場所を訪れる場合(不案内)など</li> </ul>

注：高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある。

### 参考：バリアフリー化された旅客施設のイメージ



- ・道路から段差なく駅に入ることができる
- ・駅に入ると駅施設を一望できる
- ・移動動線がとても短い
- ・移動動線上にエレベーター・トイレ・乗車券等販売所・待合所・案内所などが並んでいる
- ・改札口を入るとエレベーター、エスカレーター、階段を一時に視認できる
- ・改札口からエレベーター、エスカレーター、階段までの距離がほぼ等距離で、それらを選択できる
- ・駅出入口・改札口・ホーム間の垂直移動が、上り線・下り線とも一度ですむ
- ・改札内コンコースからホームの様子を一望できる
- ・ホームから改札口方向を一望できる
- ・ホームから改札口にいたるエレベーター、エスカレーター、階段を一時に視認できる
- ・ホームから改札口にいたるエレベーター、エスカレーター、階段までの距離がほぼ等距離で、それらを選択できる
- ・ホーム上に可動式ホーム柵などの安全措置が施されている
- ・駅を出るとすぐ近くにバスなど乗り継ぎ交通手段がある

## 参考：本整備ガイドラインにおける基本的な寸法

### ■車椅子の寸法（JIS T9201 並びに T9203 に示された最大寸法）

- 車椅子の幅：700mm
- 車椅子の全長：1,200mm
- 車椅子の高さ：1,090mm

### ■車椅子使用者の必要寸法

#### ●通過に必要な最低幅：800mm

- ・出入りに必要な幅は、手動車椅子がハンドリムを手で回転して移動するための動作のスペースを 100mm とし、車椅子の幅に加えた 800mm が必要。
- ・電動車椅子の場合、ハンドリムを手で回転させる動作はないが、障害の程度が手動車椅子使用者よりも重い傾向にあることや操作ボックスの設置場所に対する余裕を見込むと、同じく 800mm が必要。

#### ●余裕のある通過に必要な最低幅：900mm

- ・余裕のある通過に必要な幅は、手動車椅子がハンドリムを手で回転して移動するための動作のスペースと余裕幅を 200mm とし、車椅子の幅を加えた 900mm が必要。
- ・電動車椅子の場合、ハンドリムを手で回転させる動作はないが、障害の程度が手動車椅子使用者よりも重い傾向にあることや操作ボックスの幅を見込むと、手動車椅子と同じ余裕幅 200mm が必要であり、900mm が必要。

#### ●車椅子の通行に必要な幅：900mm

- ・車椅子の通行には、車椅子の振れ幅を考慮すると、900mm が必要。

#### ●車椅子と人のすれ違いの最低幅：1350mm

- ・車椅子と人がすれ違うためには、車椅子の振れ幅と人の寸法を加えた 650mm の余裕幅が必要。

#### ●車椅子と車椅子のすれ違いの最低幅：1800mm

- ・車椅子同士がすれ違うためには、双方の車椅子の通行に必要な余裕幅を確保した 1800mm が必要。

#### ●車椅子の回転に必要な広さ：180 度回転できる最低寸法：1400mm

- ・市販されている車椅子が切り返しを行わずに 180 度回転できる必要寸法としては幅 1400mm、長さ 1700mm の空間が必要。

#### ●車椅子の回転に必要な広さ：360 度回転できる最低寸法：1500mm

- ・市販されている車椅子が切り返しを行わずに 360 度回転できる必要寸法としては直径 1500mm の円空間が必要。

#### ●電動車椅子の回転に必要な広さ：360 度回転できる最低寸法：1800mm

- ・市販されている電動車椅子が切り返しを行わずに 360 度回転できる必要寸法としては直径 1800mm の円空間が必要。

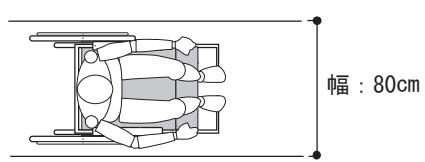
#### ●車椅子スペースの広さ：750mm×1,300mm

### ■松葉杖使用者の必要寸法

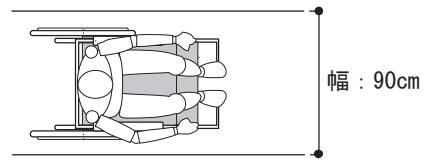
#### ●松葉杖使用者が円滑に通行できる幅：1200mm

参考：本ガイドラインにおける基本的な寸法

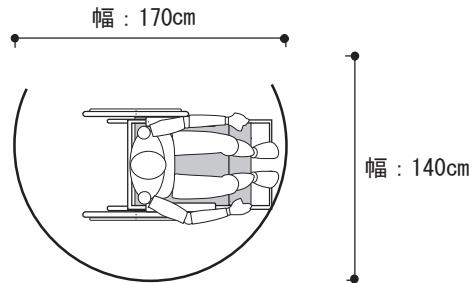
●通過に必要な最低幅



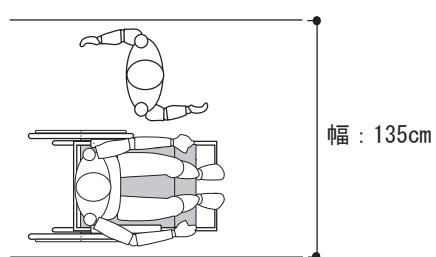
●余裕のある通過及び通行に必要な最低幅



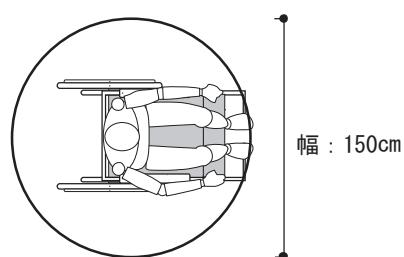
●車椅子が180度回転できる最低寸法



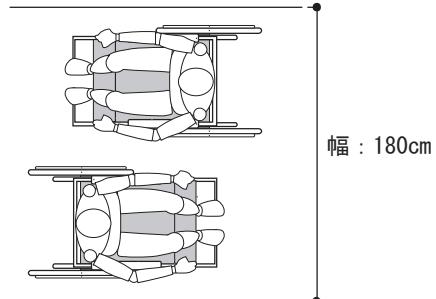
●車椅子と人のすれ違いの最低幅



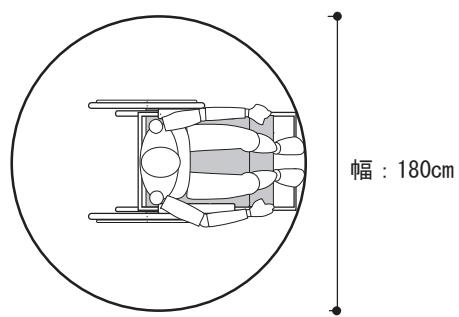
●車椅子が360度回転できる最低寸法



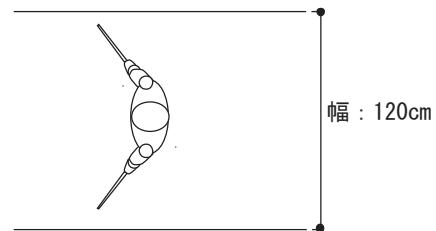
●車椅子と車椅子のすれ違いの最低幅



●電動車椅子が360度回転できる最低寸法



●松葉杖使用者が円滑に通行できる幅



(注意) 手動車椅子の寸法：全幅70cm、全長120cmの場合 (JIS規格最大寸法)

## **第4部**

### **個別の車両等に関するガイドライン**



## 第4部 個別の車両等に関するガイドライン

### 1 鉄軌道

平成 12 年に制定された交通バリアフリー法により、鉄軌道車両等の移動等円滑化が義務付けられ、同法律に基づき定められた移動等円滑化基準により、移動等円滑化のために必要な車両等の構造及び設備に関する基準が定められた。当該基準の制定を受け、新車の導入や車両等の大規模改良に合わせて、基準に適合した車両の導入が進んでいる。

前回平成 19 年のガイドライン見直しの時点より、車椅子使用者だけでなくベビーカー使用者の増加を考慮した車椅子スペースの増加や、ホーム転落防止に効果的であるホームドアの設置促進のための、車両側における乗降口扉位置の統一、また、車椅子使用者が渡り板なしでも乗降できるような車両床面とホームとの段差解消、障害当事者だけでなく外国人等様々な利用者に配慮した情報表示装置の充実がニーズとして上がって来たところである。

こうしたニーズがあることを踏まえ、今回のガイドラインの見直しでは、車両の扉位置について可能な限り統一を図ることが望ましい旨を記載した。また、利用実態等に応じて車椅子スペースを増設することが望ましいことや当該スペースを多様な利用者に配慮したものとする旨を記載した。さらに、プラットホーム縁端と車両の乗降口との段差縮小については、施設側でのホームかさ上げの対応だけではなく、車両側の床面を下げることで車両床面とホームとの段差縮小を図った車両について事例紹介した。

平成 18 年のバリアフリー法の基本方針において、平成 22 年度末における移動等円滑化された鉄軌道車両の割合の目標を 50% に定めたが、目標設定時の平成 18 年度末には 20% であったものが平成 22 年度末には約 49.5% とほぼ目標通りの整備が進んでいるところである。

さらに平成 22 年度末には当該基本方針の見直しがなされ、新たな 10 年後の整備目標として、平成 32 年度末までに全鉄軌道車両のうち 70% を移動等円滑化された車両にするように引き上げたところであり、より一層の整備の進展が望まれている。

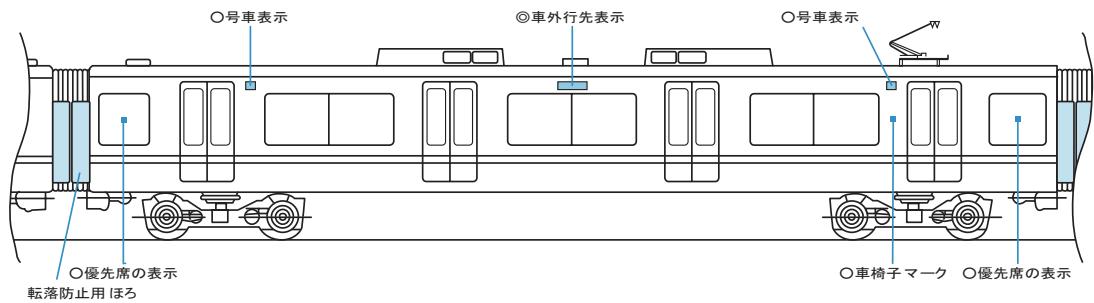
## 1. 1 通勤型（短距離）鉄道・地下鉄

【通勤型（短距離）鉄道・地下鉄車両の例】

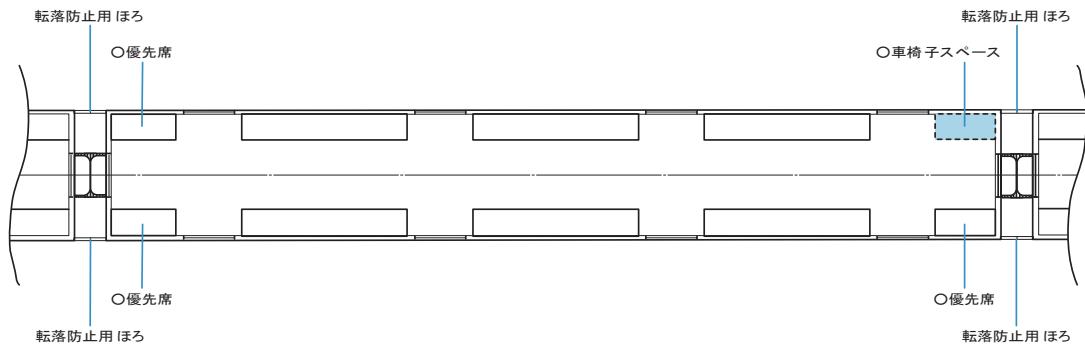
座席／ロングシートタイプ・セミクロスシートタイプ

乗降口／両引自動ドア 6～8 カ所／両（片側 3～4 カ所）

参考 4-1-1：通勤型鉄道の姿図

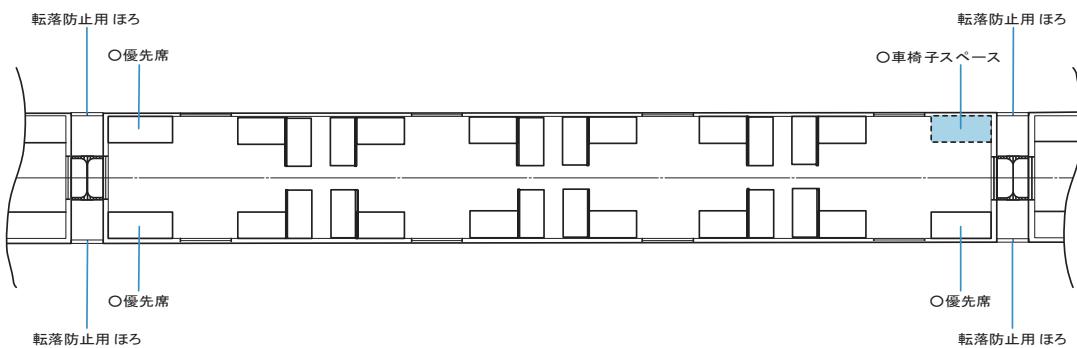


・ロングシートタイプの例



※優先席、車椅子スペースを車両端部に設置した例。

・セミクロスシートタイプの例



※優先席、車椅子スペースを車両端部に設置した例。

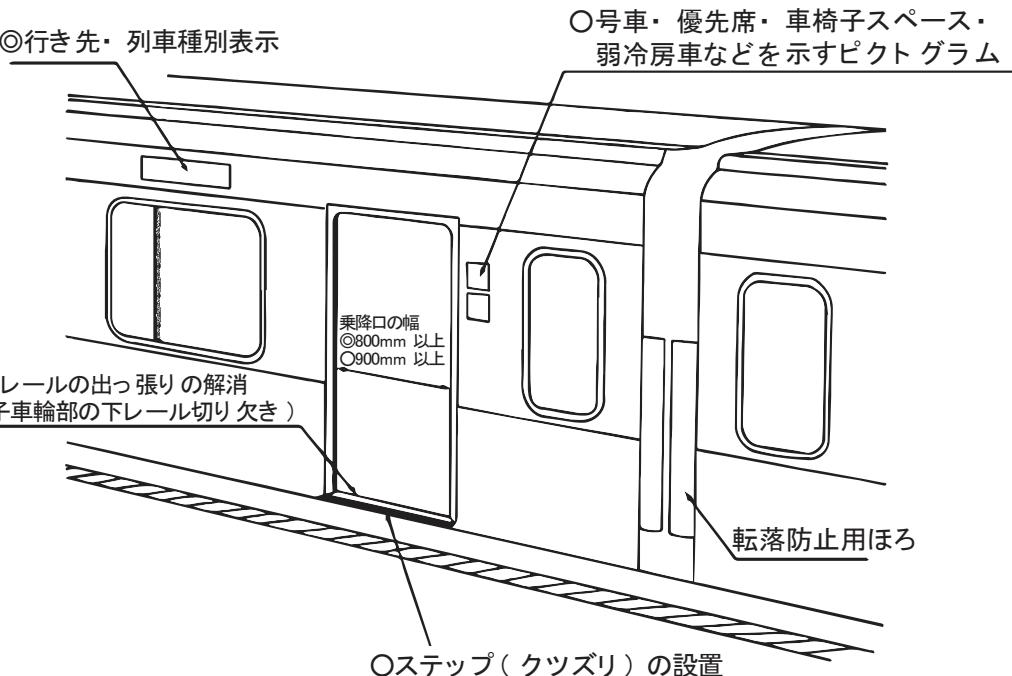
①乗降口（車外）	
移動等円滑化基準	
(旅客用乗降口)	
第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
<p>一 旅客用乗降口の床面の縁端とプラットホームの縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。</p> <p>二 旅客用乗降口の床面とプラットホームとは、できる限り平らであること。</p> <p>三 旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</p>	
(車体)	
第33条	
<p>2 車体の側面に、鉄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。</p>	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
段・隙間	・車両とプラットホームの段・隙間について、段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。
乗降口の幅	・旅客用乗降口のうち1列車に1以上は、有効幅を800mm以上とする。
行き先・車両種別表示	・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、この限りでない。
○：標準的な整備内容	
段・隙間	・施設側の渡り板が速やかに設置できない場合は、車両内に車椅子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。(コラム1参照)
乗降口の幅	・スペースの直近の旅客用乗降口は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるよう、有効幅を900mm以上とする。
行き先・車両種別表示	<ul style="list-style-type: none"> <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。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>・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)</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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
段・隙間	・地方鉄道等において段が大きい場合には、①施設側におけるホームの嵩上げ、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、段差解消することが望ましい。
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り危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起することが望ましい。

隙間解消設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ことが望ましい。</li> <li>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ことが望ましい。</li> </ul>
自動段差解消設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子スペース直近の乗降口には、車椅子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ことが望ましい。</li> </ul>
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	<ul style="list-style-type: none"> <li>聴覚障害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が望ましい。</li> </ul>
戸のレール	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子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ことが望ましい。</li> </ul>
視覚障害者用ドア開案内装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>視覚障害者等のために、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)を設けることが望ましい。</li> </ul>
戸の開閉ボタン	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲の色と輝度コントラスト*を確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。</li> </ul>
乗降口の戸の位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口の戸の位置は列車間で可能な限り統一を図ることが望ましい。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。</li> </ul>

\* : 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（視認性を得るために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 4-1-2：乗降口（車外）の例



(コラム 1) 渡り板・段差解消装置（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）183 ページ 参照）

- ・速やかに設置できる場所に配備する。
- ・幅 800mm 以上、使用時の傾斜は 10 度以下として十分な長さを有するもの、耐荷重 300kg 程度のものとする。ただし、構造上の理由により傾斜角 10 度以下の実現が困難な場合には、車椅子の登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角 10 度に近づけるものとする。
- ・渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかかりを設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。
- ・渡り板の使用においては、ホームの形状に配慮し、降りたホームの反対側の線路に転落する等の事故がないよう、渡り板の長さとホームの幅に十分注意する。
- ・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。
- ・無人駅などでは車両内に搭載した渡り板を使用して係員が対応するなど、速やかな乗降のための柔軟な対応を行う。

（上記によらない段差・隙間解消装置の場合）

- ・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。

### 参考例

参考 4-1-3：渡り板の例



### 参考例

参考 4-1-4：地方鉄道において車両内に渡り板を配備している事例（長崎県 松浦鉄道）

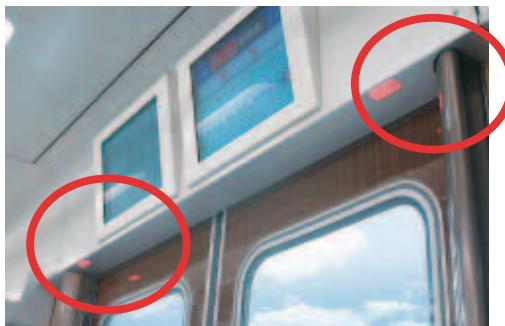


### 参考例

#### 参考 4-1-5：車内外から視認できる聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプの事例

- ・阪急電鉄 9000 系等

—扉上部車内側に開閉予告表示を設置、扉の開閉スイッチ操作時(操作グリップをひねる)に赤色灯が点滅。



### 参考例

#### 参考 4-1-6：ドアレールの出っ張りを解消した車両の事例

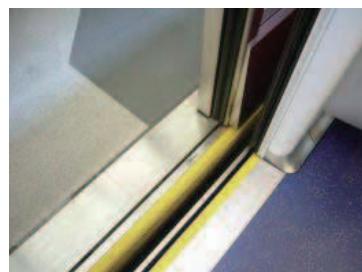
- ・横浜高速鉄道 Y-500 系

—切り欠きにより出っ張りを低減した



- ・香港 MTR 鉄道

—凹型レールにより出っ張りを解消した



## 参考例

### 参考 4-1-7 : ホームとの段差を低減した事例

- 車両床面高さを低くすることにより、ホームとの段差を低減した主な事例。

事業者名	車両	製造初年又は営業運転開始年	主な運用線区等	床面高さ	主な運用線区のホーム高さ
JR 北海道	721系電車	1988年	札幌近郊	1200mm	920mm
	733系電車	2012年	札幌近郊	1050mm	920mm
JR 東日本 仙台空港鉄道	719系電車0番代	1989年	東北線、常磐線（仙台口）、磐越西線、仙山線	1180mm	760mm、920mm
	E721系電車	2006年	東北線、常磐線、仙山線、仙台空港アクセス線	950mm	760mm、920mm
	SAT721系電車	2007年	仙台空港アクセス線、東北線	950mm	920mm
JR 東日本	205系電車	1985年	埼京線、武蔵野線他	1180mm	1100mm
	E233系電車	2007年	中央線、京浜東北線、常磐線他	1130mm	1100mm
東武鉄道	8000系電車	1963年	全線	1175mm	1080mm、1100mm
	50000系電車	2005年	南栗橋、久喜以南、東上線、半藏門線他	1125mm	1080mm、1100mm
東急電鉄	8500系電車	1975年	田園都市線、半藏門線他	1170mm	1100mm
	5050系電車	2004年	東横線、副都心線他	1130mm	1100mm
JR 西日本	103系電車	1963年	大阪環状線、関西線、阪和線他	1202mm	1100mm
	221系電車	1989年	東海道線、山陽線（京阪神地区）、大阪環状線他	1150mm	1100mm
	321系電車	2005年	東海道線、片町線、JR東西線、山陽線（京阪神地区）	1120mm	1100mm

表中の薄字は従前、太字（青背景）は現況の段差の状況を示す。  
注) JR 各社の 1987 年 3 月までのデータは国鉄時代の段差の状況を示す。

JR 東日本 719 系 0 番代車両（床面高さ 1180mm、ホーム高さ 760mm）



JR 東日本 E721 系車両（床面高さ 950mm、ホーム高さ 920mm）

⇒車両床面高さの引き下げ + ホーム高さのかさ上げで対応



## 参考例

### 参考 4-1-8：視覚障害者用ドア開案内装置の事例

- 各ドアの上部にスピーカーを設置し、ドアの開閉時および開いてからしばらくの間音声チャイムが鳴動。（700 系新幹線）。
- 出入口上部の扉開閉案内器を設置し、ドアが開いている間は 5 秒間隔でチャイム（ポン、ポン）が鳴動（東武鉄道（一部車両））。
- カモイ部または出入口下部のスピーカーより、ドア開閉時に「ピンポン音（1 秒）」が 1 回鳴動するとともに、ドア開状態の間「ポン（2 秒）」が 4 秒間隔で連続鳴動する（西武鉄道（一部車両））。
- カモイ部のスピーカーより、ドア開閉時に「ピンポン音（1 秒）」が 1 回鳴動する（西武鉄道（一部車両））。

#### ・東武鉄道 50000 系



ドアチャイム

- ① ドア開時及び閉時に「ピンポン」が 1 回鳴動
- ② ドア開状態の間「ポン、ポン、...」が 5 秒間隔で鳴動

②乗降口（車内）	
移動等円滑化基準	
(旅客用乗降口)	
<p>第31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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
(客室)	
第32条	
<p>2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。</p> <p>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。</p>	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
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。
乗降口脇の手すり	・乗降口脇には、高齢者、障害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、障害者、低身長者、小児等に配慮したものとする。
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。
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、この限りでない。
○：標準的な整備内容	
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。
乗降口脇の縦手すり	・乗降口の両脇には、高齢者、障害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縦手すりを設置する。 ・乗降口の両脇に設置する縦手すりの径は25mm程度とする。
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50mm程度以上として、容易に当該段を識別できるようにする。
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。
戸の開閉の音響案内	・視覚障害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を鳴動させる。

号車及び乗降口位置（扉番号）等の点字・文字表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>案内表示は、視覚障害者が指により確認しやすい高さに配慮し、床から 1,400 ~1,600mm 程度の高さに設置する。</li> <li>戸先側に表示し、両開き扉においては左側扉に表示する。</li> </ul>
-------------------------	---

◇：望ましい整備内容

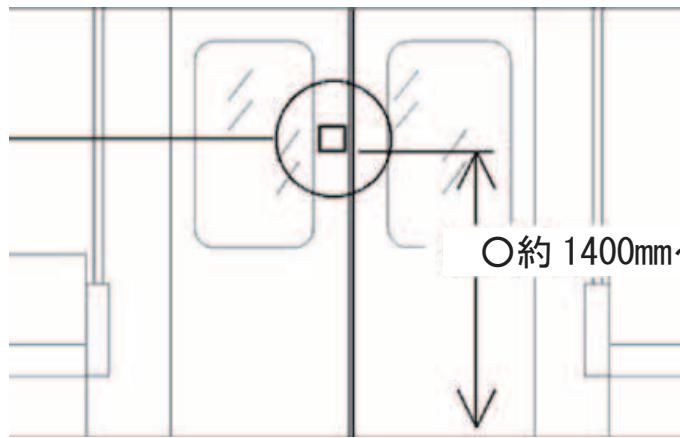
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	<ul style="list-style-type: none"> <li>聴覚障害者等が車内外から戸の開閉のタイミングを確認できるよう、車内ランプ又は車外ランプの点滅等により戸の開閉のタイミングを表示することが望ましい。</li> </ul>
戸の開閉ボタン	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸の開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とするとともに、周囲の色との輝度コントラストを確保し、上部に点字を併記することが望ましい。</li> </ul>

姿図・寸法

参考 4-1-9：号車及び乗降口位置（扉番号）等の文字・点字表示例

◎号車及び乗降口位置（扉番号）等の文字・点字表示  
(戸先側に表示。両開き戸については左側の戸に表示)

○約 1400mm~1600mm 程度



\*：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（視認性を得るために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 4-1-10：号車及び乗降口位置（扉番号）等の点字・文字表示の事例

- つくばエクスプレス



- 大阪市交通局



(出典：大阪市交通局ホームページより)

※当該様式については、図形など様々な様式が普及しないよう大阪市交通局によって特許が取得されている（事業者が本仕様を採用する場合は実施料を請求しないため、コストの低減にも配慮されている）。

### 参考例

参考 4-1-11：乗降口端部及び戸先を容易に識別できるようにした事例

- JR 東日本 E233 系



③優先席等

○：標準的な整備内容

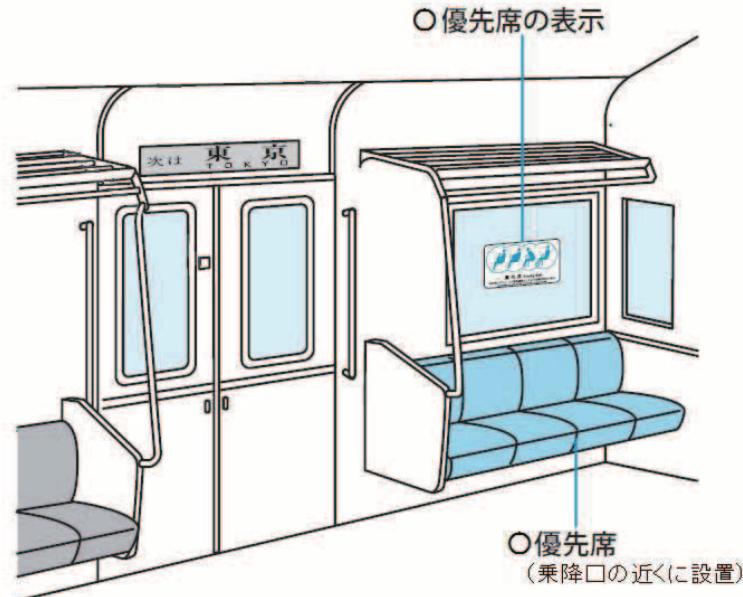
優先席の設置位置	・優先席は、乗降の際の移動距離が短くて済むよう、乗降口の近くに設置する。
優先席の表示	・優先席は、①座席シートを他のシートと異なった配色、柄とする、②優先席付近の吊り手又は通路、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により車内から容易に識別できるものとする、③優先席の背後の窓や見やすい位置に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に識別できるものとし、一般の乗客の協力が得られやすいようにする。
優先席数	・優先席数（全座席に占める割合）については、優先席の利用の状況を勘案しつつ、人口の高齢化などに対応した増加について検討する必要がある。
弱冷房車の設置及び表示	・高齢者、内部障害者等体温調節が困難な人のために、弱冷房車として設定温度を高めに設定した車両を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。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ない。

◇：望ましい整備内容

優先席の設置位置	・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ことが望ましい。
----------	---

姿図・寸法

参考 4-1-12：優先席の設置例



### 参考例

- 参考 4-1-13：内部障害者や妊産婦などさまざまな対象者に配慮した優先席マークの事例  
・京阪電鉄



- ・名古屋市交通局



### 参考例

- 参考 4-1-14：国際標準化機構（ISO）での標準化（2013 年 6 月）を踏まえ JIS 化が予定されている優先席のピクトグラム  
・ピクトグラムは、杖をついた人、障害のある人・けが人、妊産婦、乳幼児連れ、内部障害者の 5 つ。



### 参考例

参考 4-1-15 : 優先席エリアを明確にし、かつ網棚の高さを低くしている事例（JR東日本 E233 系）

- ・荷物棚(一般席 1,730mm)及び吊り手(一般席 1,630mm)高さを一般席と比較して、それぞれ 50mm 低くしている。
- ・車内から容易に識別できるよう優先席付近の吊り手、通路、壁面の配色を周囲と異なるものとしている。



### 参考例

参考 4-1-16 : 優先席ではないが、乗降口近くの座席に両肘掛けを設け、高齢者、障害者等の車内の移動距離が少なく乗降・利用しやすいものとしている事例

- ・近鉄 9020 系ロングシート・らくらくシート



(コラム 2) 乗車可能な乗客や運用の時間帯を分かりやすく明示している事例

- ・女性専用車両等乗車できる乗客が限定される車両においては、乗車が可能である乗客や、運用の時間帯を分かりやすく明示することが望ましい。

・東京都交通局



・神戸市交通局



#### ④手すり

##### 移動等円滑化基準

(客室)

第32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。

##### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

###### 手すりの設置

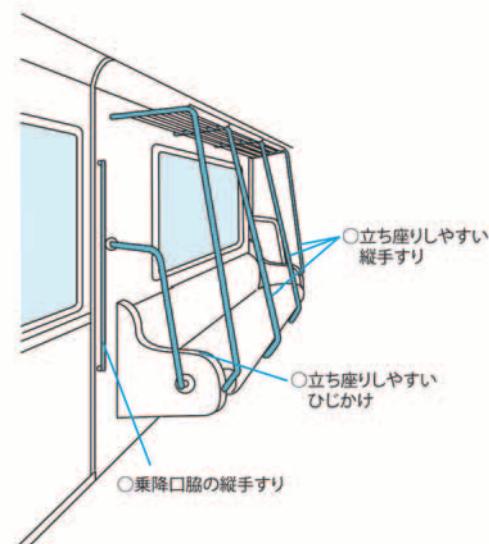
- 通路及び客室内には手すりを設置する。

##### ○：標準的な整備内容

つり革の設置	・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またはつり革を設置する。
つり革の高さ	・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）に配慮する。
つり革の太さ	・つり革は握りやすい太さとする。
縦手すりの配置	・つり革の利用が困難な高齢者、障害者、低身長者、小児等に配慮し、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。
設置位置、径	・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。 ・縦手すり・横手すりの径は30mm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。
座席手すり	・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配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。

##### 姿図・寸法

参考4-1-17：手すりの設置例



## 参考例

### 参考 4-1-18 : 手すりの設置事例

- ・JR 東日本 E233 系



- ・東京メトロ 16000 系



## 参考

### 参考 4-1-19 : つり革の高さに関する研究事例と導入事例

- ・(社) 人間生活工学研究センター (2003) 『日本人の人体計測データ』 pp142-143. - 斎藤・鈴木・白戸・藤浪・松岡・平井・斎藤「通勤近郊列車のつり革高さと手すり位置の検討」. 人間工学. Vol1, 9-21, 2006 より引用
  - 通路つり革下辺高さは、通路としての要件から 1,800mm 以上とした。
  - 一般つり革の下辺高さは、全体の使いにくい割合が最小かつ成人男性の使いやすさが悪化しない範囲から、1,600~1,650mm とした。
  - 低位つり革下辺高さは、全体の使いにくい割合が最小かつ女性・高齢者の使いやすさ重視から、1,550~1,600mm とした。
- ・2種の高さのつり革を設定している事例



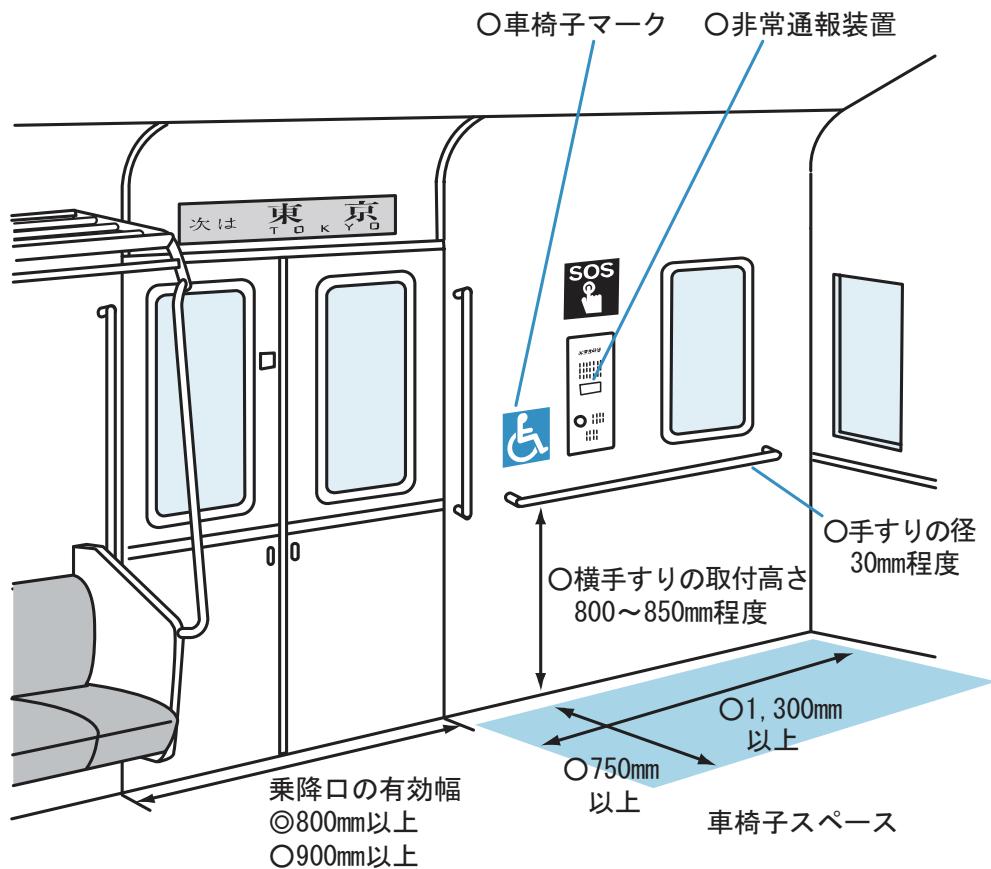
⑤車椅子スペース	
移動等円滑化基準	
(客室)	
第32条 客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに一以上設けなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。	
（客室）	一 車いす使用者が円滑に利用するために十分な広さが確保されていること。
	二 車いす使用者が円滑に利用できる位置に手すりが設けられていること。
	三 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
	四 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
	五 車いすスペースである旨が表示されていること。
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペースの設置数	・客室には1列車に少なくとも1以上の車椅子スペースを設ける。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースは、車椅子使用者が円滑に利用するために十分な広さを確保する。
車椅子スペースの表示	・車椅子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、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に掲出する。
手すり	・車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。
床面の仕上げ	・車椅子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であること。
○：標準的な整備内容	
車椅子スペースの設置数・形態	・車両編成が長い場合には、1列車に2以上の車椅子スペースを設ける。 ・車椅子スペースは、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配慮したものとする。
車椅子スペースの設置位置	・車椅子スペースは、車椅子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。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースは1,300mm以上×750mm以上を確保し、極力車椅子使用者が進行方向を向けるよう配慮する。
手すり	・車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置（高さ800～850mm程度）に横手すりを設置する。 ・上記手すりの径は30mm程度とする。
非常通報装置	・車椅子スペース付近には、非常通報装置を設置する。
車椅子スペースの表示	・車椅子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、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に加え車外にも掲出する。

◇：望ましい整備内容

車椅子スペースの設置数・形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>各路線の利用実態を踏まえ、車椅子使用者、ベビーカー使用者の利用が多い場合には、車椅子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ことが望ましい。</li> <li>相互直通運転を実施する場合には、事業者間で車椅子スペースの位置を統一することが望ましい。</li> <li>車椅子スペースは、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の円滑な乗車に配慮し、2以上の車椅子が乗車可能であることが望ましい。</li> <li>車椅子スペースには、車外を確認できるよう窓を設けることが望ましい。</li> </ul>
車椅子スペースの広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子スペースの広さは、1,400mm以上×800mm以上とすることが望ましい。この場合、車椅子が転回できるよう、前述車椅子スペースを含め、1,500mm以上×1,500mm以上の広さを確保することが望ましい。</li> </ul>
手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子スペースには、車椅子使用者、低身長者、ベビーカー使用者等の利用に配慮し、2段手すりを設置することが望ましい。</li> </ul>

姿図・寸法

参考 4-1-20：車椅子スペースの設置例



## 参考例

### 参考 4-1-21：利用実態を踏まえ車椅子スペースを増設した事例

- ・福岡市交通局

#### 《配 置 図》

福岡市車両(1・2号線 2000系車両の例) (凡 例)  
車 : 車椅子スペース



←姪浜方

福岡空港方→



- ・その他車椅子スペースを1両ごとに1カ所設置している列車の運行がある事業者
  - －大阪市交通局、－近畿日本鉄道、－南海電気鉄道、－阪神電気鉄道、－京都市交通局、  
－阪急電鉄 等

## 参考例

### 参考 4-1-22：車椅子スペースの形態・表示事例

- ・広島電鉄

- －車椅子使用者に加えベビーカー使用者も利用可能。
- －車椅子スペースの表示についても、車椅子だけでなくベビーカー使用者も利用可能であることを分かりやすく表示。
- －車椅子スペースの横に一般座席があり、介助者は近くに着席が可能。



### 参考例

参考 4-1-23：車椅子スペースへの 2 段手すりの設置事例



- ・当該事例では、2段手すりの芯の部分の高さが、上段 950mm（ベビーカー固定や立位客の保持に適する高さ）、下段 715mm（車椅子使用者の保持および車椅子介助者・ベビーカーを使用している保護者・立位客の腰置きなどに適する高さ）となっている。

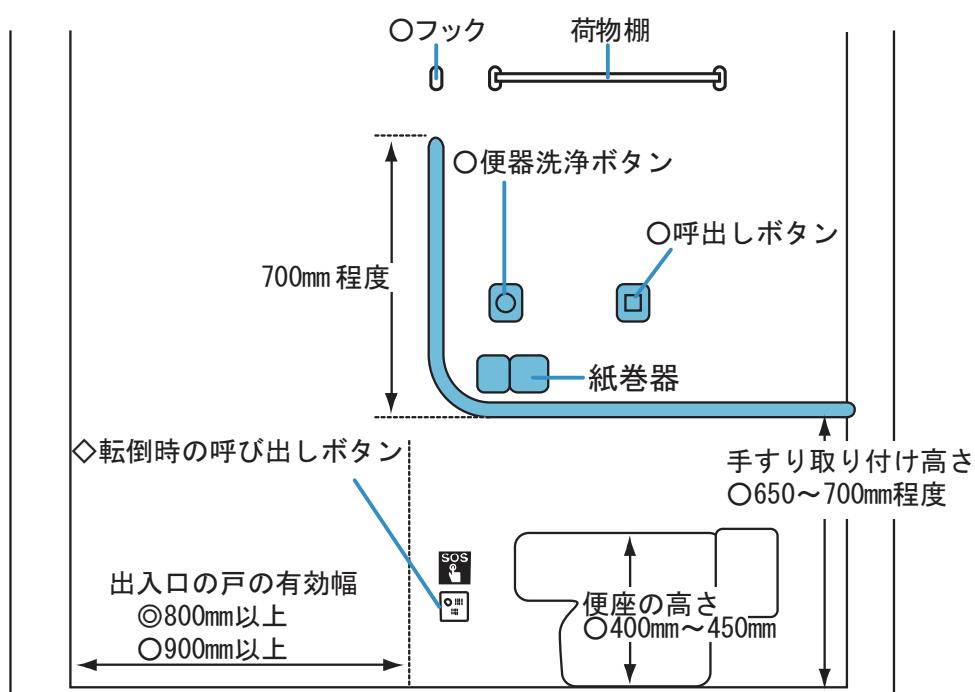
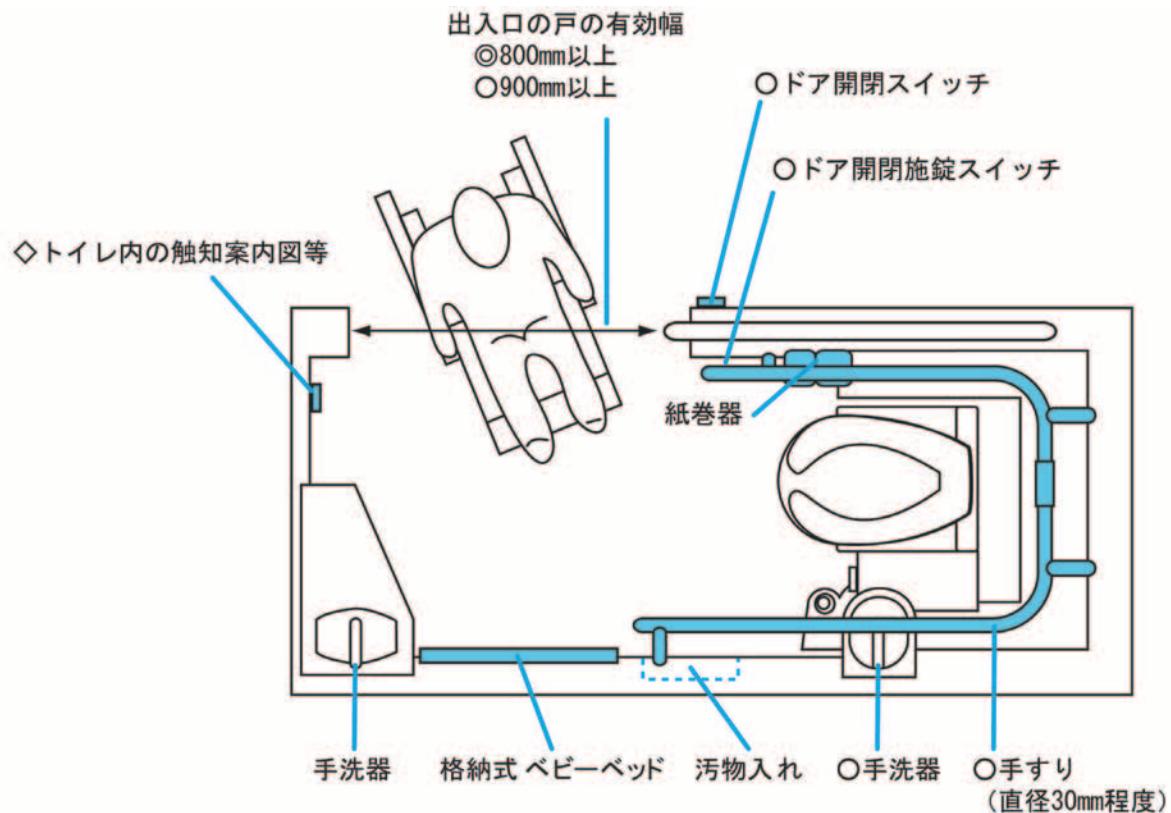
⑥トイレ	
移動等円滑化基準	
(客室)	
第32条	
3	便所を設ける場合は、そのうち一列車ごとに一以上は、車いす使用者の円滑な利用に適した構造のものでなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
4	前条第三号の基準に適合する旅客用乗降口と第一項の規定により設けられる車いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いすスペースと前項の基準に適合する便所との間の通路のうち一以上の幅は、それぞれ八十センチメートル以上でなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子対応トイレの設置	・客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での円滑な利用に適したトイレを設ける。
車椅子対応トイレの出入口の戸の幅	・車椅子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、800mm以上とする。
○：標準的な整備内容	
多機能トイレの設置	・客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設ける。 ・多機能トイレは車椅子スペースに近接した位置に配置する。
車椅子マーク	・車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口には、当該トイレが車椅子使用者の利用に適した構造のものであることを表示する標識を設ける。 ・表示は、車椅子使用者が見やすいよう、低めの位置に行う。
車椅子対応トイレの出入口の戸の幅	・車椅子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、車椅子使用者の余裕ある通行を考慮し、900mm以上とする。ただし、車椅子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配慮されている場合は、この限りでない。
車椅子対応トイレの段の解消	・車椅子での円滑な利用に適したトイレの出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
車椅子対応トイレの出入口の戸の仕様	・車椅子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。 ・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り付け高さに配慮する。
車椅子対応トイレの出入口の戸の鍵	・車椅子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ようにする。

<b>車椅子対応トイレの出入口の戸開閉スイッチ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動ドア開閉スイッチの高さは800~900mm程度とする。</li> </ul>
<b>多機能トイレ内部の仕様</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多機能トイレは、車椅子のまま出入りすることができ、車椅子から便座（腰掛け式＝洋式）への移動がしやすいように、車椅子から便座への移動が可能なスペース、便座の高さ（400~450mm）を確保する。</li> <li>車椅子で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とする。</li> <li>十分な戸の幅の確保が難しく、車椅子が戸と直角の向きでトイレに出入りする場合は、トイレの外側に車椅子の転回できるスペースを確保する。</li> </ul>
<b>手すり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>便器周囲の壁面に手すり（高さ650~700mm程度）を設置する（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ことが望ましい）。</li> <li>手すりは、握りやすく、腐蝕しにくい素材で、径は30mm~35mm程度とする。</li> </ul>
<b>床面の仕上げ</b>	<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であること。</li> </ul>
<b>便器洗浄ボタン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>便器に腰掛けた状態から届く位置に設置し、操作しやすい方式（押しボタン式等）とする（視覚障害者の利用に配慮し、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ことが望ましい。）。</li> <li>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わ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。</li> </ul>
<b>手洗器</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、障害者等の扱いやすい形状とする。</li> </ul>
<b>非常呼出しボタン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、障害者等の扱いやすい形状とする。</li> </ul>
<b>付属設備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>便器付近に棚及び着替えを考慮したフックを設ける。</li> </ul>
<b>トイレの点字表示</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<b>◇：望ましい整備内容</b>	
<b>トイレ空間の広さ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トイレ内外、あるいはそのいずれかにおいて、車椅子が転回できる空間を確保することが望ましい。</li> <li>トイレ内には介助者が介助しやすい空間を確保することが望ましい。</li> </ul>
<b>ドア開閉スイッチ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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とすることが望ましい。</li> </ul>
<b>便器洗浄ボタン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、操作しやすい方式（押しボタン式等）とすることが望ましい。</li> </ul>

トイレ内設備の触知案内図等	<ul style="list-style-type: none"> <li>すべての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を設けることが望ましい。</li> <li>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。</li> </ul>
背もたれ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）を設置することが望ましい。</li> </ul>
非常呼出しボタン	<ul style="list-style-type: none"> <li>転倒時でも手の届く範囲に設置することが望ましい。</li> </ul>
付属設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）を設けることが望ましい。</li> </ul>
器具等の形状・色・配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>視覚障害者や肢体不自由な人等の使用に配慮し、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 に合わせたものとすることが望ましい。</li> </ul>

## 姿図・寸法

参考 4-1-24 : 車椅子対応トイレの例

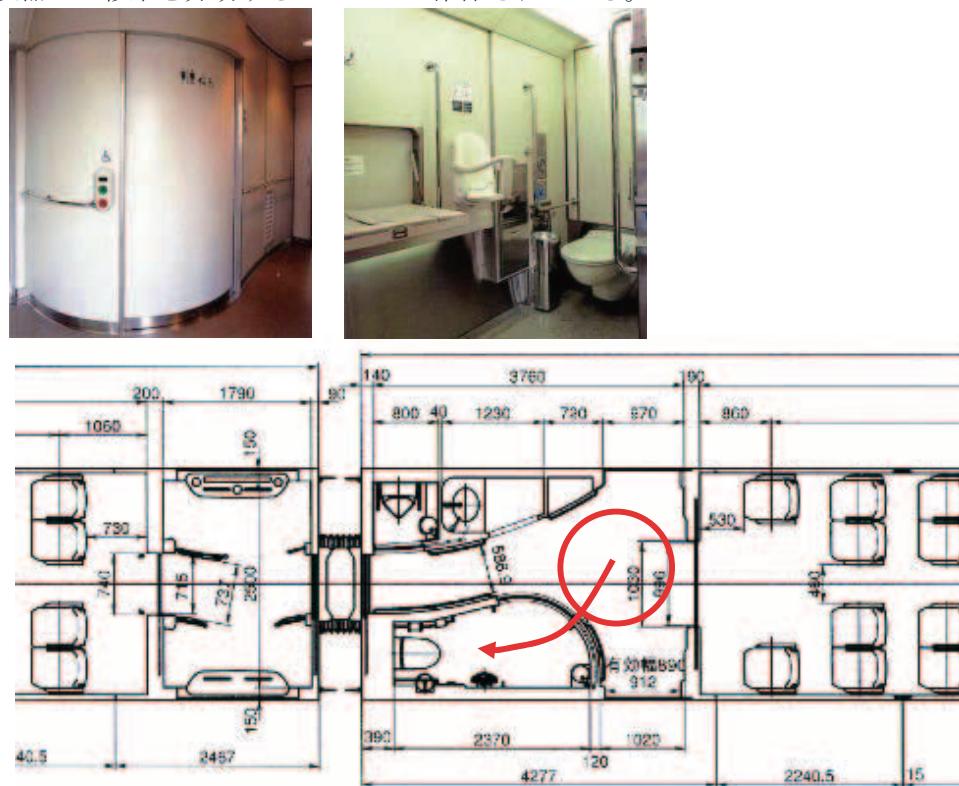


## 参考例

### 参考 4-1-25 : 車椅子対応トイレの事例

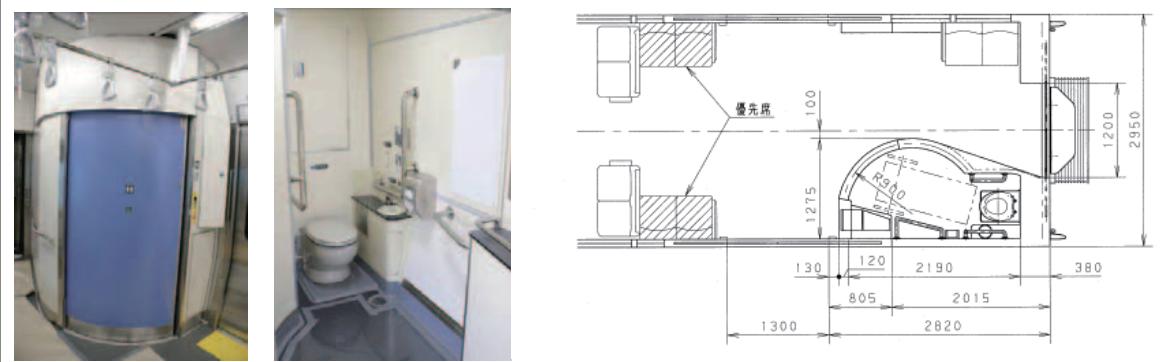
近鉄 アーバンライナー・ネクスト (2 扉車両)

- 出入口手前で車椅子が回転できるよう直径 1600mm の空間を確保。正面からの進入を可能にした。また、内部においても 90 度程度転回可能な空間を確保。
- 車椅子から便器への移乗を介助するスペースが確保されている。



### 参考 4-1-26 : 車椅子使用者等の円滑な利用に配慮したトイレの例

JR 東日本 E721 系 (3 扉車両)

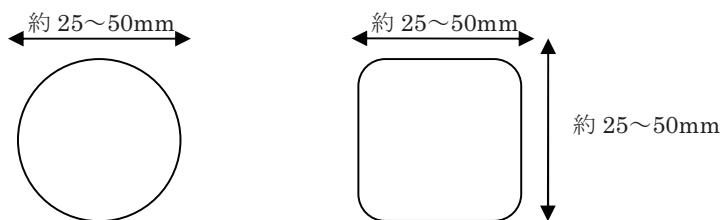


## 参考例

### 参考 4-1-27 : JIS S0026 「公共トイレにおける便房内操作部の形状・色・配置」抜粋

#### ・操作部の形状

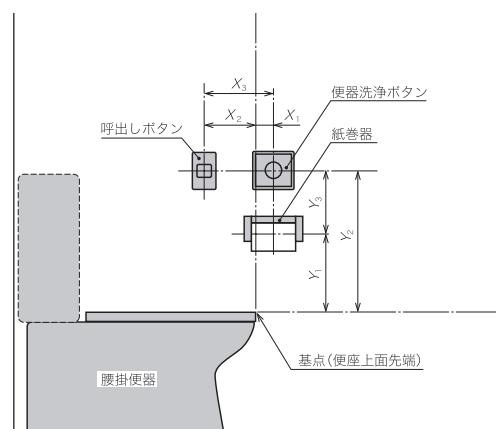
- －便器洗浄ボタンの形状は丸形（○）とする。（主要な操作部として押しボタン式スイッチの便器洗浄ボタンを必ず設置し、センサー式は補助的な設置にとどめる（センサー式だけの設置は避ける）ことが望ましい。）
- －呼び出しボタンの形状は便器洗浄ボタンと区別しやすい形状[例えば、四角形（□）又は三角形（△）]とする。操作部は、指だけでなく手のひら又は甲でも押しやすい大きさとする。
- －ボタンの高さは、目の不自由な人が触覚で認知しやすいよう、ボタン部を周辺部より突起させることが望ましい。



#### ・操作部の色及び輝度コントラスト

- －ボタンの色：操作部の色は、相互に識別しやすい色の組み合わせとする。JIS S0033 に規定する“非常に識別しやすい色の組み合わせ”から選定することが望ましい。例えば、便器洗浄ボタンの色を無彩色又は寒色系とし、呼び出しボタンの色を暖色系とすることが望ましい。
- －ボタン色と周辺色の輝度コントラスト：操作部は、ボタン色と周辺色との輝度コントラストを確保する。また、ロービジョンの人及び加齢による黄色変化視界の高齢者も判別しやすいよう、明度差及び輝度比にも留意する。

#### ・操作部及び紙巻器の配置



ー呼出しボタンは、利用者が転倒した姿勢で容易に操作できる位置にも設置することが望ましい。

表 操作部及び紙巻器の設置寸法

単位：mm

器具の種類	便座上面端部（基点）からの水平距離	便座上面端部（基点）からの垂直距離	2つの器具間距離
紙巻器	X <sub>1</sub> ：便器前方へ 約 0～100	Y <sub>1</sub> ：便器上方へ 約 150～400	—
便器洗浄ボタン		Y <sub>2</sub> ：便器上方へ 約 400～550	Y <sub>3</sub> ：約 100～200 (紙巻器との垂直距離)
呼出しボタン	X <sub>2</sub> ：便器後方へ 約 100～200		X <sub>3</sub> ：約 200～300 (便器洗浄ボタンとの水平距離)

注) JIS S0026 では上図の配置・寸法を基本とするものの、JIS の解説において “この規格に示す設置寸法以外のとなる場合” の配置例を示している（手すりを設置する場合、棚付紙巻器を設置する場合、スペア付紙巻器を設置する場合等）。上図の配置・寸法による設置が困難な場合等においては JIS S0026 解説を参照されたい。

#### (コラム3) 多機能トイレの便器脇手すり等の配慮事項

- ・重度の上肢障害のある利用者（例えば上肢の動作が困難な頸椎損傷や筋ジストロフィーの人）にとっては便器洗浄ボタン等の操作スイッチの壁面取り付け位置は低めが望ましいという結果が示されている（JIS S0026 の規格制定の事前検証「ぐっどトイレプロジェクト」による）。本整備ガイドラインでは壁面に取り付ける手すりの高さの目安を 650～700mm 程度と示しているが、操作スイッチ類を低めに設置するにあたり、手すりがスイッチや紙巻き器類に干渉しないよう高さの決定に際しては十分な配慮が必要である。
- ・JIS S0026 では上図の配置・寸法を基本とするものの、JIS の解説において “この規格に示す設置寸法以外のとなる場合” の配置例を示している（手すりを設置する場合、棚付紙巻器を設置する場合、スペア付紙巻器を設置する場合等）。上図の配置・寸法による設置が困難な場合等においては JIS S0026 解説を参照されたい。

<b>⑦通路</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(客室)	
第32条	
4	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いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いす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。
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
<b>車椅子用設備間の通路幅</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子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800mm以上を確保する。</li> </ul>
<b>◇：望ましい整備内容</b>	
<b>車椅子用設備間の通路幅</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子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900mm以上を確保することが望ましい。</li> </ul>

<b>⑧案内表示及び放送（車内）</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(旅客用乗降口)	
第31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32条	
5	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。
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
<b>案内表示装置 (LED、液晶等)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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を備える。</li> </ul>
<b>案内放送装置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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音声により提供するための車内放送装置を設ける。</li> <li>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。</li> </ul>

○：標準的な整備内容	
案内表示装置 (LED、液晶等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。中吊り広告等で見えにくくならないように配慮する。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>LED、液晶等で文字情報を提供する際には、わかりやすい文言を使用する。</li> <li>可能な限り英語表記及びかな表記も併用する。</li> <li>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。</li> <li>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）</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
案内表示装置 (LED、液晶等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>大きな文字により見やすいように表示することが望ましい。</li> <li>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配慮することが望ましい。</li> <li>可能な限りひらがな表記を併用することが望ましい。</li> </ul>
緊急時の表示等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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が望ましい。併せてネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供することが望ましい。</li> <li>運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合や事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。</li> <li>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ことが望ましい。</li> </ul>

\*：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（視認性を得るために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 4-1-28 : 案内表示装置の例

- ◎車両番号等の点字・文字表示
- ◎次駅名等の表示装置
- ドア開閉の音声案内



### 参考例

参考 4-1-29 : 案内表示装置の事例

- ・JR東日本E233系の乗降口上部に設置された車内液晶表示装置
  - 到着駅、所要時間、到着駅ホームの出口案内・垂直移動設備位置、遅延情報、振替情報等を提供



## 参考例

### 参考 4-1-30 : 案内表示内容の事例

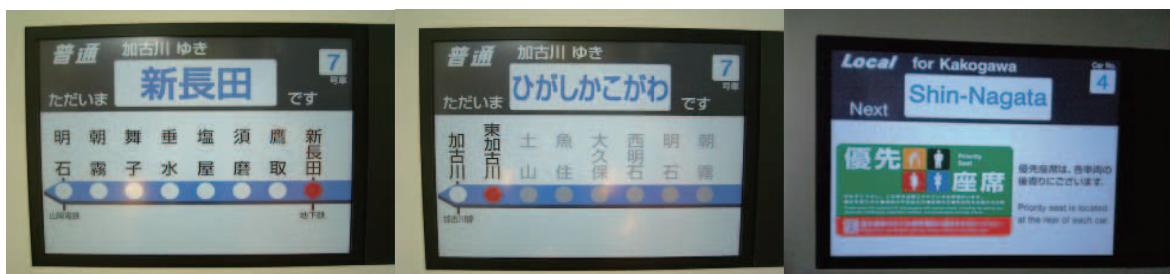
- ・東京メトロ 1000 系の乗降口上部に設置された車内液晶表示装置による案内表示内容の例  
一行き先、次停車駅名、所要時間、到着駅ホームの出口案内・垂直移動設備位置、運行情報（遅延情報等）等を提供



## 参考例

参考 4-1-31：座席位置から確認しやすいよう通路中央部に案内表示装置を設置した事例

- ・JR西日本321系の車内情報案内表示器



号車番号、行き先、種別、次停車駅や停車中の駅、路線図を漢字・ひらがな・英語により表示



次停車駅の乗換案内等を表示

## ⑨車両間転落防止設備

### 移動等円滑化基準

(車体)

第33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。

### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

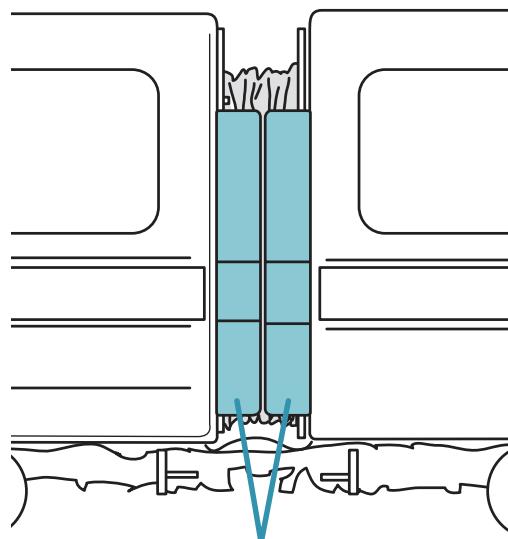
転落防止設備の設置	・旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、プラットホームの設備等により旅客が転落するおそれのない場合は、この限りでない。
-----------	--

### ◇：望ましい整備内容

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ことが望ましい。
--------	---

### 姿図・寸法

参考 4-1-32：車両間転落防止設備の例



転落防止用ほろ

### 参考例

#### 参考 4-1-33：転落防止設備を設置できない車両連結部における音による転落防止注意喚起の事例

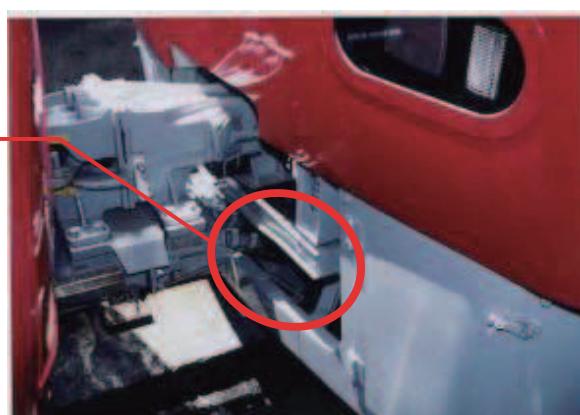
##### ・京浜急行電鉄

－転落防止設備が設置できない先頭車両同士が連結した場合に、ホーム上から連結部分への転落防止の注意喚起を図るため、注意放送を実施。

取付位置：先頭車両の連結部分床下にスピーカーを設置

放送方法：①車両が止まり、ドアが開くと注意警告音と注意放送が流れる。

②ドアが開いている間、「注意警告音」+注意放送「車両連結部です。出入口ではありません。ご注意ください」を4秒間隔でリピート再生する。



##### ・小田急電鉄（3000形3次車以降車両）

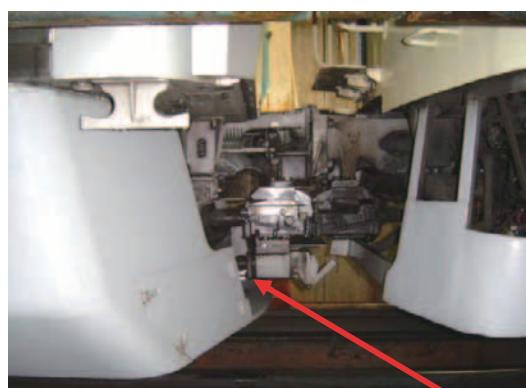
－取付位置：先頭車両の連結部右側下部にスピーカーを設置

－放送方法：ドアが開いている間、下記「①→②→③→①に戻る」を繰り返す。

①注意警告音が数回鳴る。

②「車両連結部です。出入口ではありません。ご注意下さい。」という注意放送が流れる。

③4秒間の無音状態



先頭連結部右側下部



床下取り付け位置

スピーカーを設置

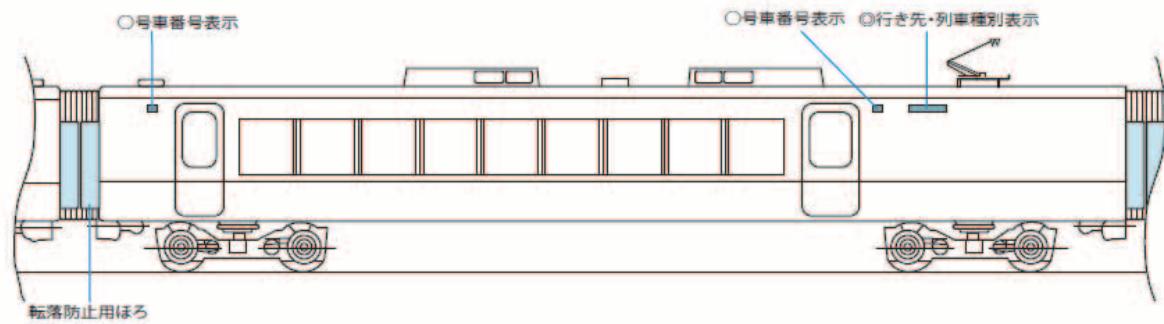
## 1. 2 都市間鉄道

### 【都市間鉄道車両の例】

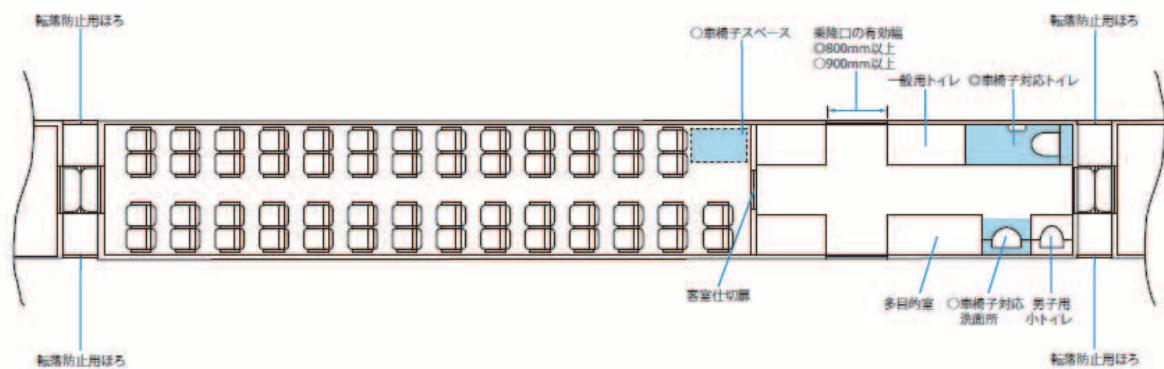
座席／クロスシートタイプ

乗降口／片引自動ドア 片側 1~2 カ所／両

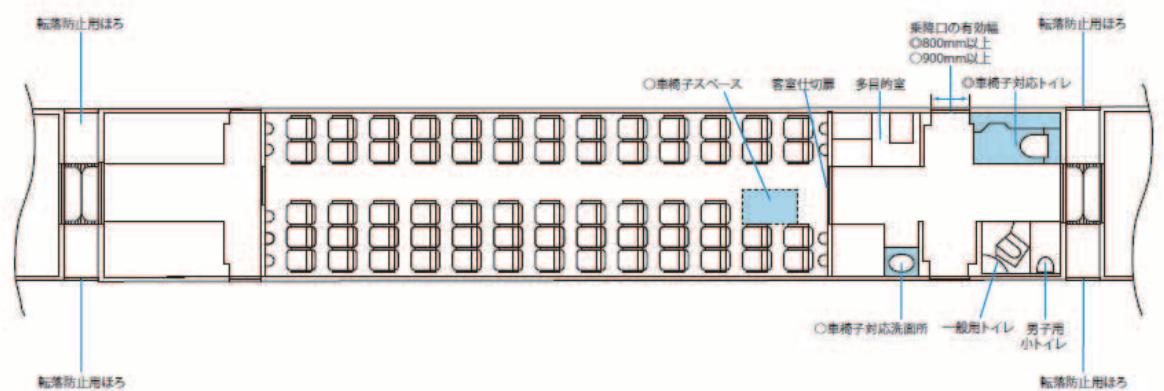
参考 4-1-34 : 都市間鉄道の姿図



#### ・JR 在来線、民鉄の例



#### ・新幹線の例



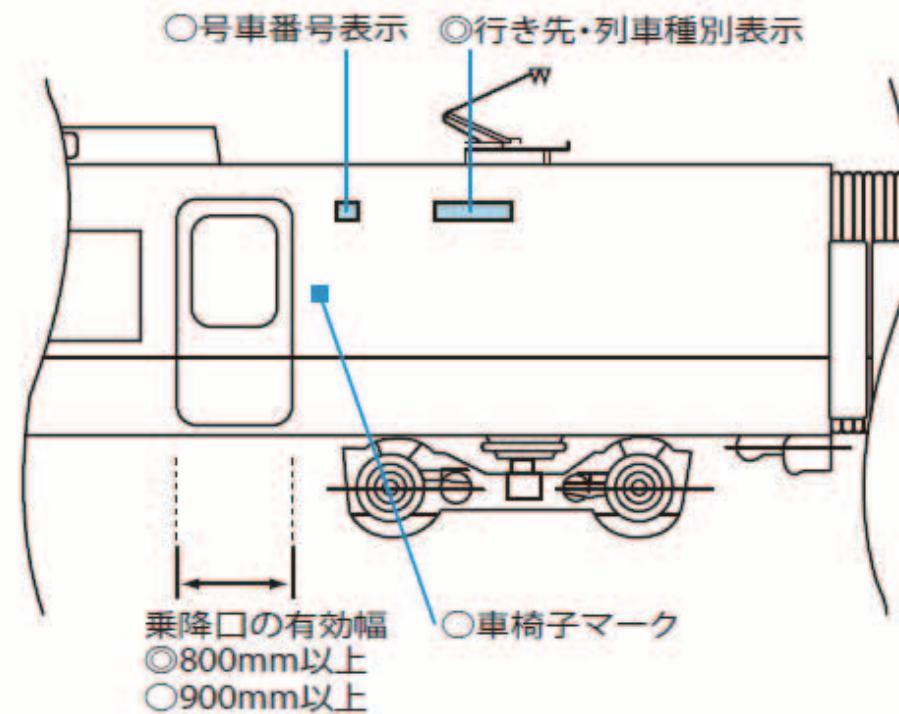
①乗降口（車外）	
移動等円滑化基準	
(旅客用乗降口)	
第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
<ul style="list-style-type: none"> <li>一 旅客用乗降口の床面の縁端とプラットホームの縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。</li> <li>二 旅客用乗降口の床面とプラットホームとは、できる限り平らであること。</li> <li>三 旅客用乗降口のうち一列車ごとに一以上は、幅が八十センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。</li> </ul>	
(車体)	
第33条	
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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
段・隙間	・車両とプラットホームの段・隙間について、段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。
乗降口の幅	・旅客用乗降口のうち一列車に一以上は、有効幅を 800 mm以上とする。
行き先・車両種別表示	・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、この限りでない。
○：標準的な整備内容	
段差・隙間	・施設側に渡り板が配備され速やかに設置できない場合、車両内に車椅子使用者の円滑な乗降のための渡り板（欄外コラム参照）の配備、段差解消装置を設置する。
乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1列車に1以上の旅客用乗降口は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるよう、有効幅を 900 mm以上とする。</li> <li>・1列車に車椅子スペースを複数設置する場合は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるように、各車椅子スペース直近の乗降口の有効幅を 900mm 以上とする。</li> </ul>
車外表示	・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。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。
行き先・車両種別表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。（※卷末の「参考:色覚障害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）</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。</li> </ul>

◇：望ましい整備内容	
段差・隙間	・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嵩上げ、②車両側における低床化、③段差解消装置を設置するなどより段差解消に努めることが望ましい。
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り危険であるため、音声及び光で危険性を注意喚起することが望ましい。
隙間解消装置	・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ことが望ましい。 ・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ことが望ましい。
自動段差解消装置	・車椅子スペース近傍の乗降口には、車椅子使用者が円滑に乗降するための補助設備を設けることが望ましい。
ドアのレール	・ドアのレールの出っ張りを解消することが望ましい。
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	・聴覚障害者等が車内外からドア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ドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。
視覚障害者用ドア開案内装置	・視覚障害者等のために、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)を設けることが望ましい。
ドア開閉ボタン	・ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状として、周囲との輝度コントラストを確保するとともに、上部に点字を併記することが望ましい。
乗降口扉位置	・乗降口の扉位置は列車間で可能な限り統一を図ることが望ましい。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。

\*：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（視認性を得るために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 4-1-35：乗降口（車外）の例



(コラム 4) 渡り板・段差解消装置（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）183 ページ 参照）

- ・渡り板は、速やかに設置できる場所に配備する。
- ・渡り板は、幅 800mm 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は、車椅子の登坂性能等を考慮し、可能な限り傾斜角 10 度に近づけるものとする。
- ・渡り板のホーム側接地面には滑り止めを施し、かつ、渡り板の車両側端部にひっかかりを設けること等により、使用時にずれることのないよう配慮する。
- ・渡り板の使用においては、ホームの形状に配慮し、降りたホームの反対側の線路に転落する等の事故がないよう、渡り板の長さとホームの幅に十分注意する。
- ・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。
- ・無人駅などでは車両内に搭載した渡り板を使用して係員が対応するなど、速やかな乗降のための柔軟な対応を行う。

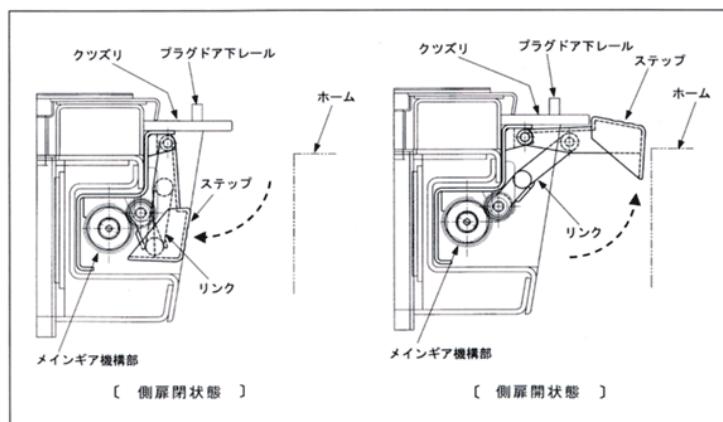
(渡り板を常備しない場合)

- ・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。

## 参考例

参考 4-1-36：車両乗降口における自動段差・隙間解消設備の事例

- ・近畿日本鉄道 アーバンライナー・ネクスト



## 参考例

### 参考 4-1-37：視覚障害者用ドア開案内装置の事例

- 各ドアの上部にスピーカーを設置し、ドアの開閉時および開いてからしばらくの間音声チャイムが鳴動。（700系新幹線）。
- 出入口上部の扉開閉案内器を設置し、ドアが開いている間は 5 秒間隔でチャイム（ポン、ポン）が鳴動（東武鉄道（一部車両））。
- カモイ部のスピーカーより、ドア開閉時に「ピンポン音（1秒）」が 1 回鳴動するとともに、ドア開状態の間「ポン（2秒）」が 4 秒間隔で連続鳴動する（西武鉄道（一部車両））。

（参考）700系新幹線



- ① ドア開時及び閉時に「ピンポンピンポン」が 1 回鳴動
- ② ドア開状態の間「ポン、ポン、...」が 4 秒間隔で 15 回鳴動

②乗降口（車内）	
移動等円滑化基準	
(旅客用乗降口)	
<p>第31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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
(客室)	
第32条	
<p>2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。</p> <p>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。</p>	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
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。
乗降口脇の手すり	・乗降口脇には、高齢者、障害者等が円滑に乗降できるように、手すりを設置する。
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。
号車及び乗降口位置等の点字・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（前方または後方位置、近接座席番号等）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、この限りでない。
○：標準的な整備内容	
乗降口脇の縦手すり	・乗降口の両脇に設置する。 ・縦手すりの径は25mm程度とする。
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50mm程度以上として、容易に当該段を識別できるようにする。
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。
戸の開閉の音響案内	・視覚障害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外乗降位置からわ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を鳴動させる。
号車及び乗降口位置等の点字・文字表示	・案内表示は、視覚障害者が指により確認しやすい高さに配慮し、床から1,400～1,600mm程度の高さに設置する。 ・戸先側に表示し、両開き戸においては左側の戸に表示する。

◇：望ましい整備内容	
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が望ましい。
聴覚障害者用ドア開閉動作開始ランプ	・聴覚障害者等が車内外からドア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ドアの開閉のタイミングを表示することが望ましい。
ドア開閉ボタン	・ドア開閉ボタンを設けた場合は、わかりやすい形状とともに、周囲の色との輝度コントラスト*を確保し、上部に点字を併記することが望ましい。
その他設備	・ごみ箱など必要な設備について、当該部に点字表示することが望ましい。
参考例	
参考 4-1-38：号車及び乗降口位置などの表示の例	
・JR 東日本 E5 系	
	

\*：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。

③車椅子スペースと座席	
移動等円滑化基準	
(客室)	
第32条 客室には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一列車ごとに一以上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。	
一 車いす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。	一 車いす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。
	二 車いす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。
	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。
	四 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
	五 車いすスペースである旨が表示されていること。
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペースの設置数	・客室には1列車に1以上の車椅子スペースを設ける。
車椅子スペースの広さ	・車椅子スペースは、車椅子使用者が円滑に利用するために十分な広さを確保する。
車椅子スペースの表示	・車椅子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、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に掲出する。
車椅子スペースの手すり	・車椅子スペースには、車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。
床面の仕上げ	・車椅子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であること。
○：標準的な整備内容	
車椅子スペースの設置数	・車両編成が長い場合には、1列車に2以上の車椅子スペース（多目的室が利用できる場合も含む）を設ける。
車椅子スペースの設置位置	・車椅子スペースは、 ① 乗降の際の移動距離を短くする。 ② 都市間鉄道のクロスシートでは、車椅子使用者が円滑に通行するための十分な車内通路幅の確保が困難な場合も多いことから、客室仕切扉から入ってすぐの座席の脇にスペースを設けること（参考例参照）。 ・車椅子使用者の数、車椅子の大きさ等から車椅子に乗車したまま客室内にとどまるスペースが不足する場合は、円滑に利用できるように車椅子スペース近くに多目的室等を設置する。
車椅子スペースの広さ	・1,300mm以上×750mm以上とする（標準型車椅子の最大寸法に一定の余裕幅を考慮）。 ・車椅子スペースは、車内の通行に支障がない形態で確保する。
移乗する座席	・都市間鉄道は長時間の乗車となる場合が多いので、車椅子スペースの近くに、移乗がしやすいようにスペース側のひじ掛けがはね上がる座席または回転シートを用意する。

<b>固定装置</b>	・移乗後、折りたたんだ車椅子を固定するためのバンド、ロープ等を設ける。
<b>車椅子スペースの増設</b>	・利用の状況、車両編成に応じ、車椅子スペースの増設について取り組む。
<b>車椅子スペースの表示</b>	・車椅子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、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内に加え車外にも掲出する。

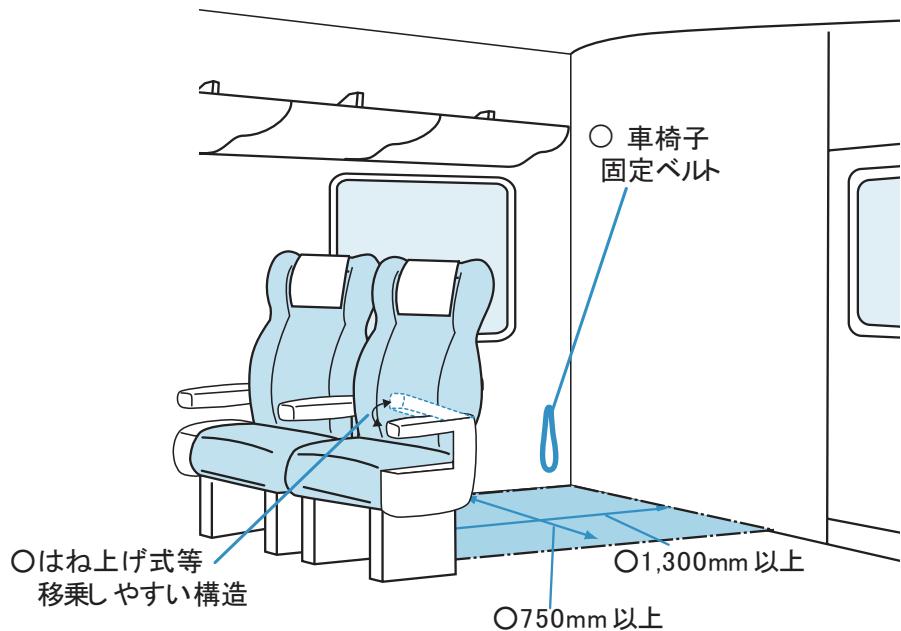
**◇：望ましい整備内容**

<b>車椅子スペースの設置数・配分</b>	・各路線の利用実態を踏まえ、車椅子使用者等の利用が多い場合には、車椅子スペースを増設することが望ましい。 ・車椅子スペースを設ける際には、列車の編成両数や利用状況を勘案し、座席種別(例えば、指定席・自由席等)の配分にも考慮することが望ましい。
<b>車椅子スペースの広さ</b>	・車椅子スペースの広さは、1,400mm 以上×800mm 以上とすることが望ましい。この場合、車椅子が転回できるよう、前述車椅子スペースを含め、1,500mm 以上×1,500mm 以上の広さを確保することが望ましい。

## 参考例

### 参考 4-1-39 : 車椅子スペースの例

- ・横 2 座席分の例



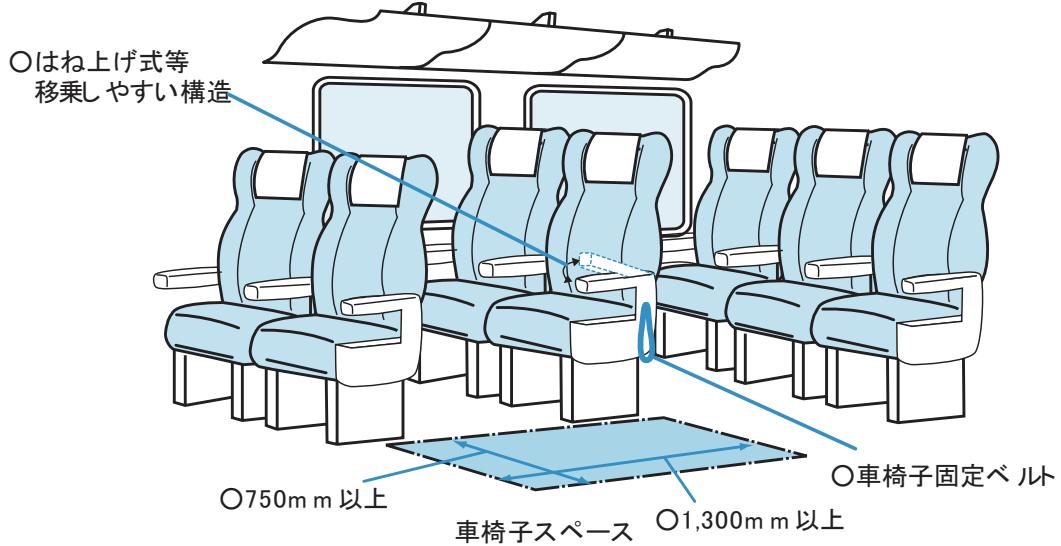
(南海ラピートの例)



(京成スカイライナーの例)



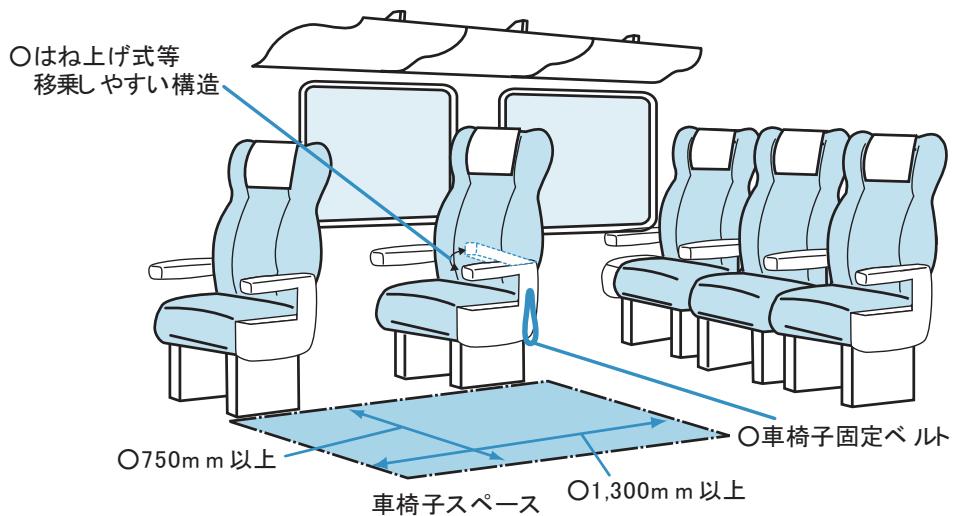
・縦2座席分の例



(N700系新幹線の例)



・縦2座席分×横2座席分の例



(台湾新幹線の例)



※自動扉センサーへ干渉しないよう配慮が必要。

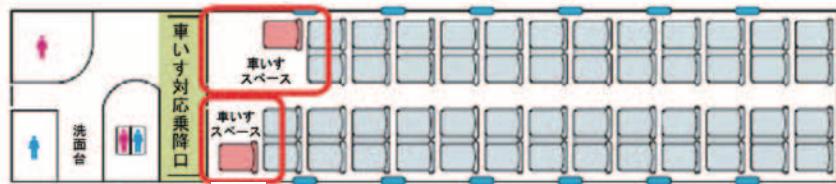
※JIS規格内の幅の車椅子で乗車している場合、通路の通行に支障がなく、車内販売のワゴンが通行できるよう配慮が必要。

## 参考例

### 参考 4-1-40：車椅子スペースの工夫

下記のような使い方が想定される。

- －車椅子から一般座席への移乗対応のために横1席のみ設置するケース。
- －移乗しない場合のために車椅子のまま利用できるスペースを確保したケース。
- －車椅子使用者と一般利用者の同乗に対応したケース。



### (コラム 5) 多目的室

- ・都市間鉄道において様々な利用形態を想定して多目的室を設置している事例がある。
- ・利用形態としては、予約して使用するケースと、座席を別途確保している乗客が一時的に利用するケースが存在する。また、プライバシーを確保するケースとオープンなケースがある。
- ・利用者としては、通常の座席の使用が難しい乗客、気分が悪くなった乗客、急病人、けが人、介助が必要な乗客、乳幼児連れの乗客（授乳等を行いたい乗客）等が想定される。
- ・多目的室の設置にあたっては、車椅子使用者が利用することも想定し、車椅子でのアクセスが可能な仕様が求められる。

### ④トイレ

#### ○：標準的な整備内容

※都市間鉄道のトイレは、通勤型鉄道のトイレに関するガイドライン及び姿図・寸法等に準じるものとする。

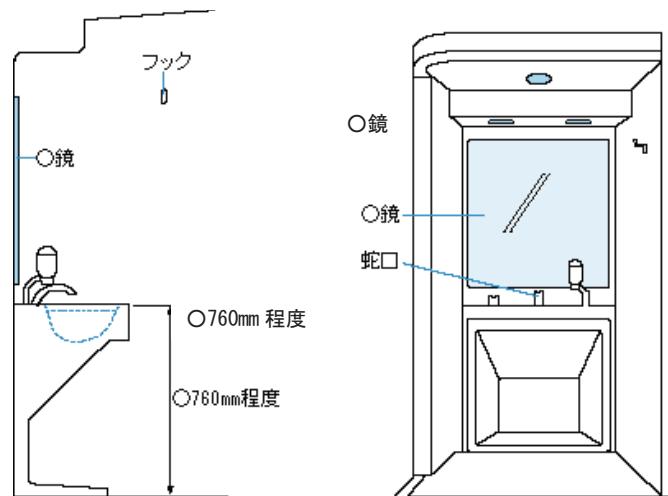
### ⑤洗面所

#### ○：標準的な整備内容

車椅子対応 洗面所	・車椅子対応の洗面所においては、洗面器の高さは760mm程度とし、また、洗面器の下部に車椅子のフットサポートが入る空間を設ける。
水洗金具	・視覚障害者の利用に配慮し、センサー式のみの設置は避けることが望ましい。センサー式の水洗金具を用いる場合には、センサー部は蛇口の下側に統一する。
鏡	・蛇口付近の高さまで鏡を設置する。

### 姿図・寸法

参考 4-1-41 : 洗面所の例



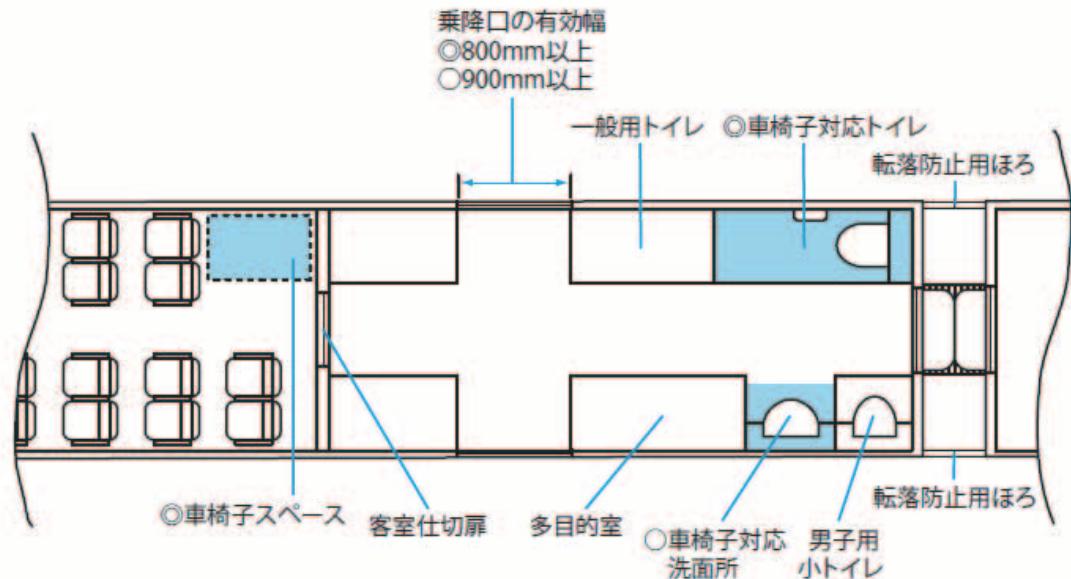
700 系新幹線の洗面所

⑥車内通路	
移動等円滑化基準	
(旅客用乗降口)	
<p>第31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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
(客室)	
第32条	
<p>2 通路及び客室内には、手すりを設けなければならない。</p> <p>4 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いすスペースとの間の通路のうち一以上及び当該車いす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。</p>	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子用設備間の通路幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子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800mm以上を確保する。</li> </ul>
床面の仕上げ	<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であること。</li> </ul>
手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>通路及び客室内には手すりを設ける。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
車内の段・階段	<ul style="list-style-type: none"> <li>2階建て車両等でやむを得ず段が生じる場合は、段端部（段鼻部）の全体にわたり幅50mm程度の太さで周囲の床の色との輝度コントラスト*を確保し、容易に当該段を識別しやすいものとする。</li> <li>車内に階段がある場合には、高さは200mm以下、奥行きは300mm程度、通路の幅は800mm以上とする。</li> </ul>
手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>車内に段・階段がある場合には、当該段・階段の付近に手すりを設ける。</li> <li>手すりの高さは、800～850mm程度。手すりの径は30mm程度とする。</li> </ul>
座席手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>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配慮し、座席肩口に手すり等を設ける。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
車椅子用設備間の通路幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子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900mm以上を確保することが望ましい。</li> </ul>

\*：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（視認性を得るために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 4-1-42：車内通路の例



## ⑦座席番号

### ○：標準的な整備内容

#### 座席番号の表示

- ・座席番号は、できるだけ大きく、周囲との輝度コントラストを確保し、明確かつわかりやすい表示とする。

### ◇：望ましい整備内容

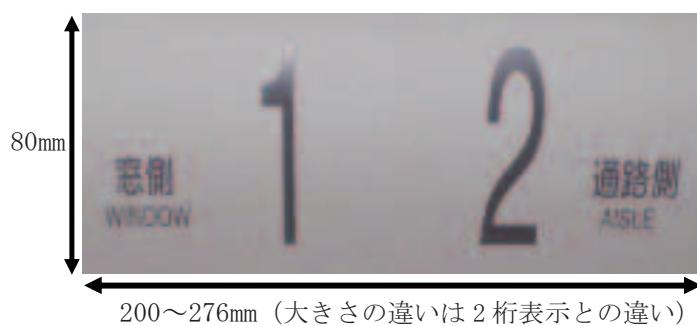
#### 点字表示

- ・座席の肩口など、通路に面した適切な位置に、座席番号の点字表示並びに文字表示を行うことが望ましい。点字の形状や表記法は JIS T0921 にあわせたものとする。

### 参考例

#### 参考 4-1-43 : 座席番号の大型表示の事例

- ・近畿日本鉄道 アーバンライナー・ネクスト
  - －文字高 80mm、文字色：黒



- ・700 系新幹線
  - －文字高 27mm、文字色：ダークグレー+ベージュ



#### 参考 4-1-44 : 座席番号を点字表示している事例

- ・JR北海道の一部車両
  - －一部の車両において、座席番号を座席の上部取手部にプレートを彫り込み設置。

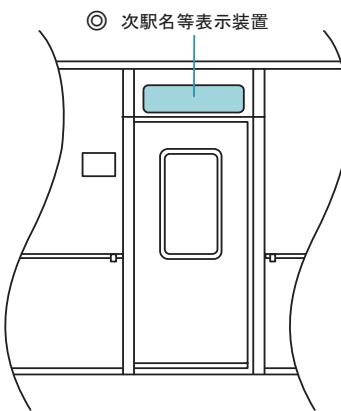


⑧案内表示及び放送（車内）	
移動等円滑化基準	
(旅客用乗降口)	
<p>第31条 旅客用乗降口は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>五 旅客用乗降口の戸の開閉する側を音声により知らせる設備が設けられていること。</p>	
(客室)	
第32条	
<p>5 客室には、次に停車する鉄道駅の駅名その他の当該鉄道車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を備えなければならない。</p>	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
案内表示装置 (LED、液晶等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>車内には、聴覚障害者等のために、客室仕切扉の客室側上部等の見やすい位置に、次停車駅名等の必要な情報を、文字等の視覚情報により提供する装置を設ける。</li> </ul>
案内放送装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>車内には、次停車駅名やその際戸の開閉する側その他の運行に関する情報を音声により提供するための車内放送装置を設ける。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
案内表示装置 (LED、液晶等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、次停車駅で開くドアの方向（左側か右側か）を提供する。</li> <li>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。</li> <li>LED、液晶等で文字情報を提供する際には、わかりやすい文言を使用する。</li> <li>可能な限り英語表記及びかな表記も併用する。</li> <li>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）</li> </ul>
案内放送の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>次停車駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅を開くドアの方向（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、回数などで放送する。</li> <li>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を行う。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
案内表示装置 (LED、液晶等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>大きな文字により見やすいように表示することが望ましい。</li> <li>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配慮することが望ましい。</li> <li>可能な限りひらがな表記を併用することが望ましい。</li> </ul>

緊急時の表示等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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が望ましい。併せて、ネットワークを形成する他の交通機関の運行・運航に関する情報も提供することが望ましい。</li> <li>運休・遅延の別や運行障害発生の原因等の情報を、運休が発生した場合や事故等の要因により遅延が発生した場合に提供することが望ましい。</li> <li>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ことが望ましい。</li> </ul>
---------	---

#### 姿図・寸法

##### 参考 4-1-45 : 案内表示（車内）の例



\* : 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。

## ⑨車両間転落防止設備

### 移動等円滑化基準

(車体)

第33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。

### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

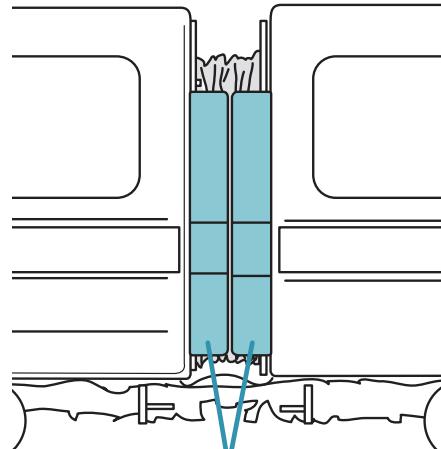
転落防止設備の設置	・旅客列車の車両の連結部（常時連結している部分に限る）は、プラットホーム上の旅客の転落を防止するため、転落防止用ほろ等転落防止設備を設置する。ただし、プラットホーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。
-----------	---

### ◇：望ましい整備内容

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ことが望ましい。ただし、プラットホーム設備等の状況により旅客の転落のおそれがない場合はこの限りではない。
--------	---

### 姿図・寸法

#### 参考 4-1-46：車両間転落防止設備の例



転落防止用ほろ

## 1. 3 モノレール・新交通システム

各部位、設備のデザインは、「通勤型（短距離）鉄道・地下鉄」に準ずる。

## 1. 4 軌道車両・低床式軌道車両

### （1）軌道車両（路面電車）

各部位、設備のデザインは、「通勤型（短距離）鉄道・地下鉄」及び「都市内路線バス」に準ずる。

①通勤型（短距離）鉄道・地下鉄に準ずる部位、設備

- ・乗降口
- ・優先席
- ・吊り手、手すり
- ・車椅子スペース
- ・トイレ（設ける場合）
- ・案内表示（車内）
- ・案内放送（車内）
- ・通路
- ・行先表示（車外）

②都市内路線バスに準ずる部位、設備

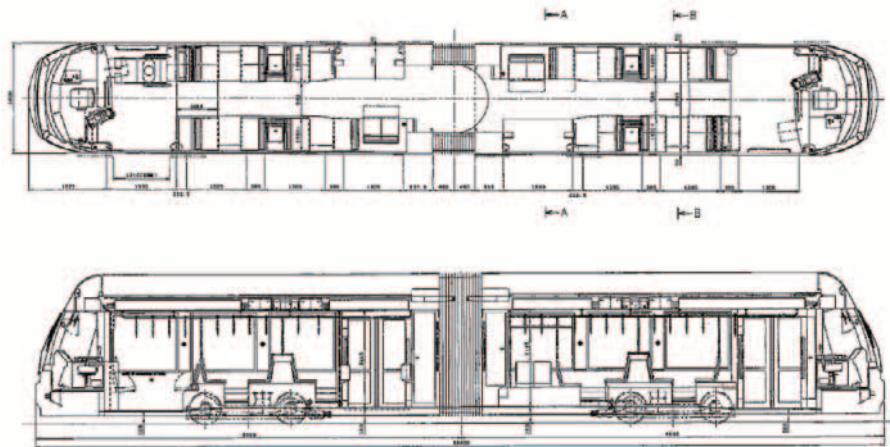
- ・降車ボタン（設ける場合）
- ・運賃箱
- ・車内放送装置
- ・車外放送装置
- ・整理券発行機（設ける場合）

## (2) 低床式軌道車両

公共交通移動等円滑化基準に規定されている低床式軌道車両については、(1)の「軌道車両(路面電車)」に準ずるとともに、加えて求められる項目を以下に示す。なお、低床式軌道車両とは、乗降口部分の床面高さが軌条面から400mm以下の軌道車両であり、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軌道車両のことである。

### 参考例

参考4-1-47：低床式軌道車両の姿図（例）



#### ①車内通路、車椅子スペース、トイレ

#### 移動等円滑化基準

(準用)

第34条 前節の規定は、軌道車両(次条に規定する低床式軌道車両を除く。)について準用する。

(低床式軌道車両)

第35条 前節(第三十一条第三号ただし書並びに第三十二条第一項ただし書、第三項ただし書及び第四項ただし書を除く。)の規定は、低床式軌道車両(旅客用乗降口の床面の軌条面からの高さが四十センチメートル以下の軌道車両であって、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。)について準用する。

【参考(前節(鉄道車両)の規定のうち、ただし書きを適用しない条文)】

第31条第3号

- ・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。

第32条第1項

- ・客室には、次に掲げる基準に適合する車椅子スペースを一列車ごとに一以上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。
  - 車いす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。
  - 車いす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。
  - 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。
  - 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。

五 車椅子スペースである旨が表示されていること。

第32条第3項

- 便所を設ける場合は、そのうち一列車ごとに一以上は、車いす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。

第32条第4項

- 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当該車いす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。

◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

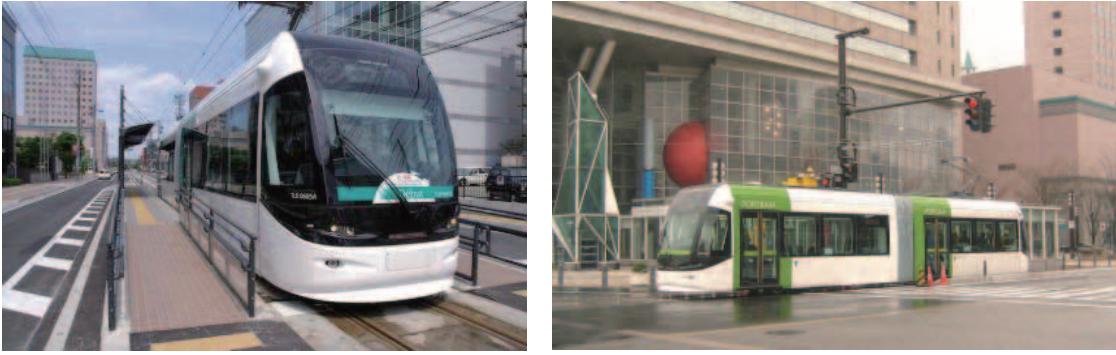
※以下に記載の無い項目は、通勤型（短距離）鉄道・地下鉄、都市内路線バスに準ずる。

乗降口の幅	・1列車に1以上の旅客用乗降口は、有効幅を800mm以上とする。
車椅子スペースの設置数	・客室には1列車に少なくとも1カ所以上車椅子スペースを設ける。
車椅子スペース広さ	・車椅子スペースは、車椅子使用者が円滑に利用するために十分な広さを確保する。
車椅子スペースの表示	・車椅子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、車椅子用スペースであることを示す車椅子マークを車内及び車外に掲出する。
手すり	・通路及び客室内には、手すりを設置する。
トイレの設置	・客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での利用が可能なトイレを設ける。この場合、通勤型鉄道のトイレに関するガイドライン及び姿図・寸法等に準ずるものとする。
車椅子用設備間の通路幅	・旅客用乗降口から車椅子スペースへの通路のうち1以上、及び車椅子スペースから車椅子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、幅800mm以上を確保する。

○：標準的な整備内容

乗降口の幅	・1列車に1以上の旅客用乗降口は、車椅子使用者等が円滑に乗降できるよう、有効幅を900mm以上とする。
車内スロープ	・乗降口の床面から客室の主要部分（車椅子スペース）までの通路の床面は平らであること。 ・構造上の理由により、上記箇所の通路の床面にスロープを設ける場合は、勾配は5度（約9%・約1/12）以下とする。
手すり	・車椅子使用者が握りやすい位置に手すりを設置する。
多機能トイレの設置	・客室にトイレを設置する場合は、1列車に1以上車椅子での利用が可能で、かつ、付帯設備を設けた多機能トイレを設ける。

◇：望ましい整備内容	
車内スロープ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子により通行が想定される全ての床面は、平らであることが望ましい。</li> <li>・構造上の理由により、上記箇所の通路の床面にスロープを設ける場合は、勾配は5度（約9%・約1/12）以下とする。</li> </ul>
通路幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子により通行が想定される全ての通路は、幅900mm以上（狭軌を採用する場合等構造上困難な場合は可能な限り広い幅）を確保することが望ましい。</li> </ul>
車椅子スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子スペースは、車椅子使用者、ベビーカー使用者等の円滑な乗車に配慮し、2以上の車椅子が乗車可能であることが望ましい。</li> </ul>
参考例	
参考 4-1-48：車椅子スペースの事例	
	
<p>*左図は座席を設置せず、常に車椅子スペースとして使用する形態、右図は通常車椅子スペースとして使用され、はね上げ機構の座席により必要に応じて座席を引き出せる形態の車椅子スペースである（自ら座席を跳ね上げることが困難な車椅子使用者に配慮）。</p>	

参考例
参考 4-1-49：富山ライトレールの外観


### 参考例

参考 4-1-50：段・隙間の小さい昇降口及び勾配の少ないスロープの事例

- ・富山ライトレール



### 参考例

参考 4-1-51：車内スロープの事例

- ・富山ライトレール



### 参考例

参考 4-1-52：車内空間の事例

- ・長崎電気軌道 3000 形



### 参考例

参考 4-1-53：運賃箱・IC カードリーダーの事例

- ・富山ライトレール



### 参考例

参考 4-1-54：運行情報を示す液晶表示装置の事例

- ・富山ライトレール



## 1. 5 その他の鉄道

各部位、設備のデザインは、「通勤型（短距離）鉄道・地下鉄」に準ずる。

### （コラム6）鋼索鉄道（ケーブルカー）におけるバリアフリー化

- ・鋼索鉄道（ケーブルカー）は、主に山麓から山頂までを移動するための交通手段として敷設されており、走行する斜面に合わせて車内の通路や乗降場が階段状になっていることが特徴である。こういった特殊性があるものの、車椅子使用者が乗降できるように乗降口の幅を確保して車椅子での乗車を可能にする等、できるだけ障害当事者に配慮した移動等円滑化を図っている事例がある。

#### 参考 4-1-55：車椅子使用者に配慮したケーブルカーの事例

- ・高野山ケーブルカー



### （コラム7）BRT（Bus Rapid Transit）

- ・BRTは、専用の走行空間を有して大量輸送かつ定時輸送を行う輸送システムである。車両はバス車両と同等の車両を用いることが多い。
- ・ブラジルのクリチバやイギリス・アメリカなどで導入事例があり、国内でも一部区間で専用の走行空間を有したバス運行システムが実現している。
- ・BRTの車両として低床式軌道車両に準ずる車両を用いる場合は、「1 鉄軌道」の「1. 4 軌道車両・低床式軌道車両」を参照のこと。バス車両に準ずる車両を用いる場合は、「2 バス」の「2. 1 都市内路線バス」を参照のこと。

#### 参考 4-1-56：BRT（Bus Rapid Transit）



ブラジル・クリチバの事例

## 2 バス

### 2. 1 都市内路線バス

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 以下とすること等の措置が義務付けられた。ノンステップバスは、本格的に登場してから約 15 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ところである。

平成 22 年度末までのノンステップバスの整備目標 30% に対して、同年度末の実績は 27.9% とやや目標に到達していないものの順調に整備が進んでいるところである。一方、ワンステップバスも含めたバリアフリー化については、平成 22 年度末までに 100% という目標に対して、平成 22 年度末での実績が 49.4% にすぎず、特に地方でのバリアフリー化が進んでいない。なお、平成 22 年度末には平成 32 年度末までの整備目標として、適用除外認定車両を除いたバス車両のうち、70% をノンステップバスとすることとなった。

また、平成 23 年度、「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とした上で、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。これによってノンステップバスのより一層の普及が望まれる。(一方、車両の代替を都市部からの中古車に依存する傾向が強い地方の事業者においても、今後、低床の中古車の導入によるバリアフリー化が進むと考えられるが、都市部の事業者における排ガス規制に対応するための車両の早期代替の動きが事実上終了し、今後、都市部の事業者の車両の使用期間も長期化することが予想されるため、地方のバリアフリー化をより促進するような施策が望まれる。)

長期的には、より改良されたノンステップバスの登場が期待されるが、欧州型のような後ろ向き座席を受容しない日本において、上記開発検討会ではイメージが描ききれなかった。最近試作された電動フルフラットバスのような形態に一気に進むか、コスト面での課題をどのようにクリアしていくのか、今後の議論が望まれる。

さらに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への転換も進んできている。車両のダウンサイ징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、現状では存在していない。生産数、コストの点で開発が進まないと言われているが、このような車両への期待も高まっており、今後の積極的な取り組みが望まれる。

一方で、車椅子使用者が利用可能なバス停留所を増加させるとともに、乗降時の安全性や利用しやすさの向上を図るために、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、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。

また、ハード面での取り組みに加え、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方法の習熟などのソフト面での取り組みについても適切に進めることが必要である。

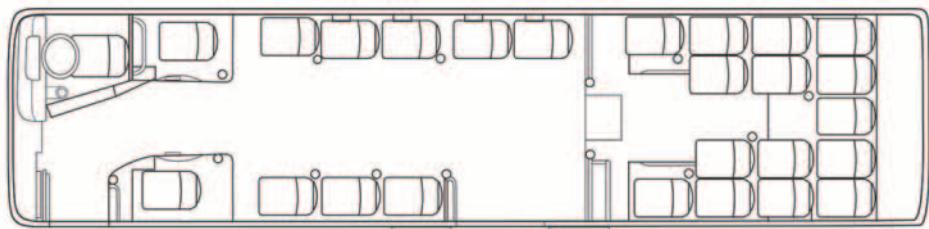
### ( 1 ) 大型ノンステップバス

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



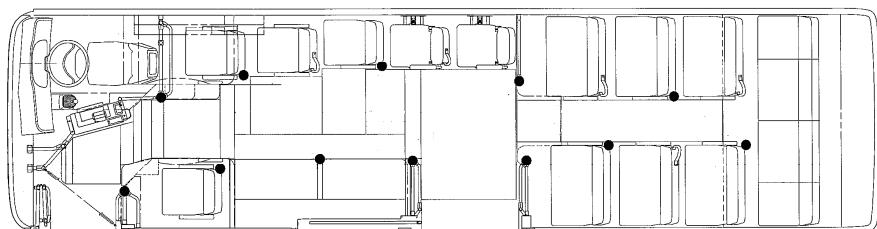
### ( 2 ) 中型ノンステップバス

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



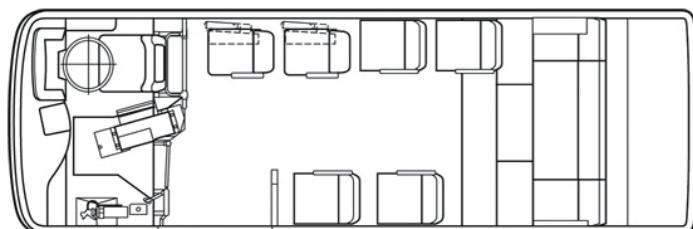
### ( 3 ) 小型ノンステップバス

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	
移動等円滑化基準	
(乗降口)	
<p>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。</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>一 幅は、八十分チメートル以上であること。</p>	
(床面)	
<p>第38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。</p> <p>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。</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>(平成12年11月1日 運輸省告示第349号)抄</p>	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
○：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、1以上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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>乗降口に設置する手すりの径は 25mm 程度とする。</li> <li>手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。</li> </ul>
<b>◇：望ましい整備内容</b>	
乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
乗降口の高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>傾斜は排除することが望ましい。</li> </ul>
手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降時に車体の外側に張り出す手すりが望ましい。</li> </ul>

\* : 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（2005 年度以降ノンステップバス標準仕様）



### 参考例

#### 参考 4-2-5：車椅子で乗降できる乗降口の事例

- ・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（2005 年度以降ノンステップバス標準仕様）



### 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（2005 年度以降ノンステップバス標準仕様）



②スロープ板	
移動等円滑化基準	
(乗降口)	
第37条	
<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いす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>	
○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。	
<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>	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
スロープ板の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
容易に乗降できるスロープ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>スロープ板は、容易に取り出せる場所に格納する。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
容易に乗降できるスロープ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>スロープ板の表面は滑りにくい材質又は仕上げとする。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
容易に乗降できるスロープ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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の採用が望ましい。</li> </ul>

## 参考例

### 参考 4-2-7 : スロープ板の事例

- ・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
- ・スロープ板をフックで固定
- ・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（2005 年度以降ノンステップバス標準仕様）



### 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

#### 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車椅子スペース

##### 移動等円滑化基準

(車いすスペース)

第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならぬ。

- 一 車いす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 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
- 三 車いすを固定することができる設備が備えられていること。
- 四 車いす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、車いす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 車いす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 車いすスペースの長さは、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、車いす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、車いすスペース（車いす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 車いすスペースの幅は、七十五センチメートル以上であること。
- 三 車いす使用者が利用する際に支障とならない場合にあっては、車いす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	<ul style="list-style-type: none"><li>・バスには車椅子スペースを1以上確保する。</li><li>・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。</li></ul>
手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
車椅子固定装置	<ul style="list-style-type: none"><li>・車椅子スペースには、車椅子固定装置を備える。</li></ul>
車椅子スペースに設置する座席	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
降車ボタン	<ul style="list-style-type: none"><li>・車椅子スペースには、車椅子使用者が容易に使用できる押しボタンを設置する。</li></ul>

<b>車椅子スペースの表示</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
-------------------	--

**○：標準的な整備内容**

<b>車椅子スペースの2脚分確保</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスには2脚分以上の車椅子スペースを確保する。</li> <li>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っては1脚分でもやむを得ない。</li> </ul>
<b>車椅子スペースの設置位置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>乗降口から3,000mm以内に設置する。</li> </ul>
<b>車椅子スペースの広さ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子スペースは、車椅子が取り回しできる広さとする。</li> <li>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×（高さ）1,300mm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。</li> <li>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。</li> </ul>
<b>車椅子固定装置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子固定装置は、短時間で確実に車椅子が固定できる構造とする。</li> <li>前向きの場合は、3点ベルトにより車椅子を床に固定する。また、固定装置付属の人ベルトを装着する。</li> <li>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。</li> </ul>
<b>降車ボタン</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<b>乗務員の接遇、介助</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

**◇：望ましい整備内容**

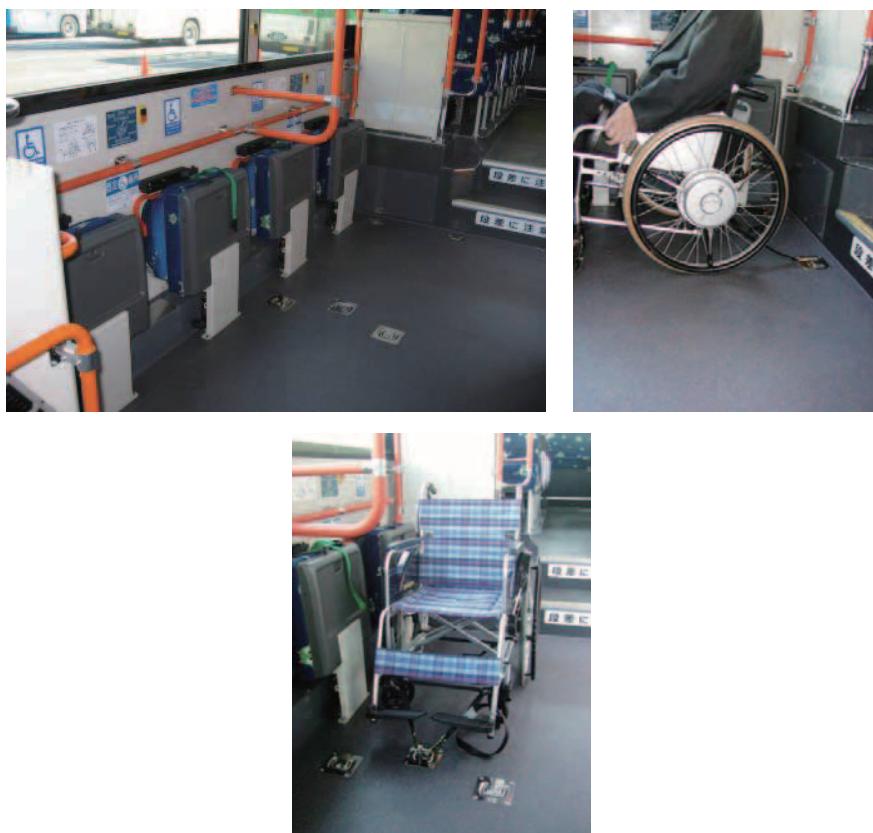
<b>車椅子スペースの数</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ノンステップバスの普及に合わせ、車椅子スペースの数の再検討が望まれる。</li> </ul>
<b>車椅子固定装置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一層の車椅子固定の迅速化を図るため、前向きの場合には巻取り式のような装置を用いることが望ましい。また、腰ベルトを使用する場合は、腰骨に正しく装着されることが望ましい。</li> <li>方式の多様化による乗務員の混乱を避けるため、仕様の統一が望ましい。</li> </ul>
<b>手すりの設置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全ベルトに代わり得る手すり（安全バー等）の開発が望ましい。</li> </ul>
<b>車椅子スペースの使用表示</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<b>車椅子スペースに設置する座席</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<b>車椅子スペースの表示</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子マークと併せてベビーカーも利用可能であることを表示することが望ましい。</li> </ul>

## 参考例

### 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、短時間で確実に車椅子が固定できる構造
- ・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押しボタンを設置

・東京都交通局（2005 年度以降ノンステップバス標準仕様）



### 参考例

#### 参考 4-2-10 : フリースペースの事例

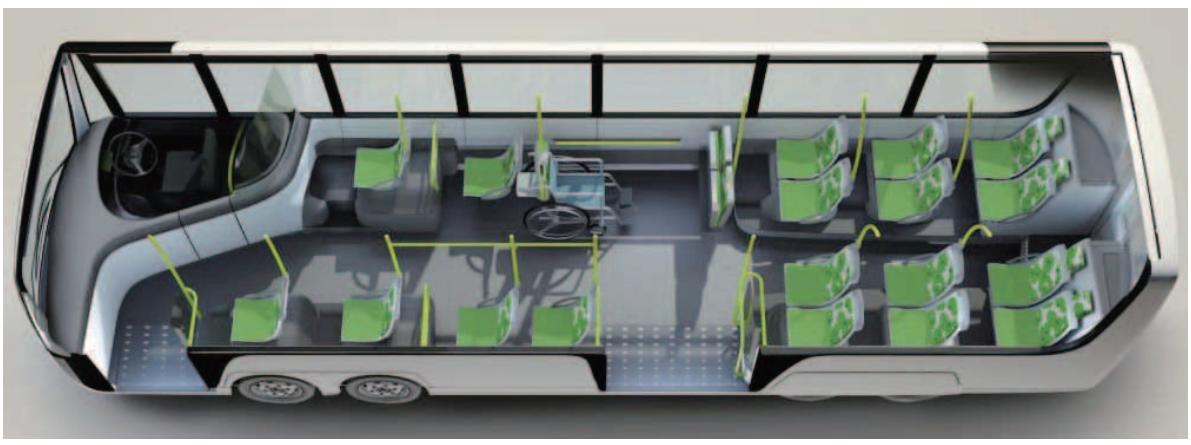
- ・座席はね上げ式車椅子スペース以外にフリースペースを設置。
  - ・東京都交通局（フリースペース設置車両）



### 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プカーの事例

- ・横浜市交通局／京都市交通局



(コラム 8) フリースペースの設置について

- ・国土交通省ではフリースペースの設置のあり方について、モックアップの作成を行った。

参考 4-2-13 : フリースペースの設置検討事例



出典：国土交通省「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」報告書（平成 21 年度）

(コラム 9) 車椅子固定装置について

- ・日本自動車工業会バス分科会で都市内路線バス車両の検討・試作を実施し、車椅子固定装置も検討。

参考 4-2-14 : 車椅子固定装置の検討事例



## ⑤低床部通路

### 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いす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、当該座席を折り畠んだときの幅）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（容易に折り畠むことができる座席が設けられている場合は、当該座席を折り畠んだときの幅）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。 ・低床部の全ての通路の有効幅を 600mm 以上とする。ただし、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この限りでない。
---------	---

#### ◇：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。 ・小型バスを除き、低床部の全ての通路の有効幅を 800mm 以上とすることが望ましい。
---------	---

### 参考例

#### 参考 4-2-15：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。
- ・車椅子が移動する部分の通路を 800mm 確保。
- ・低床部分の全ての通路において 600mm 以上を確保。
  - ・東京都交通局

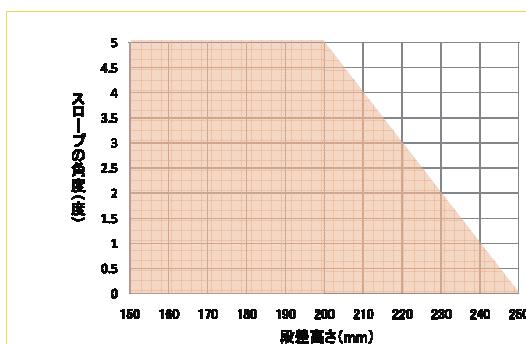


## ⑥後部の段

### ○：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っては、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 4-2-16：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。
  - ・東京都交通局



\* : 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（視認性を得るために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。

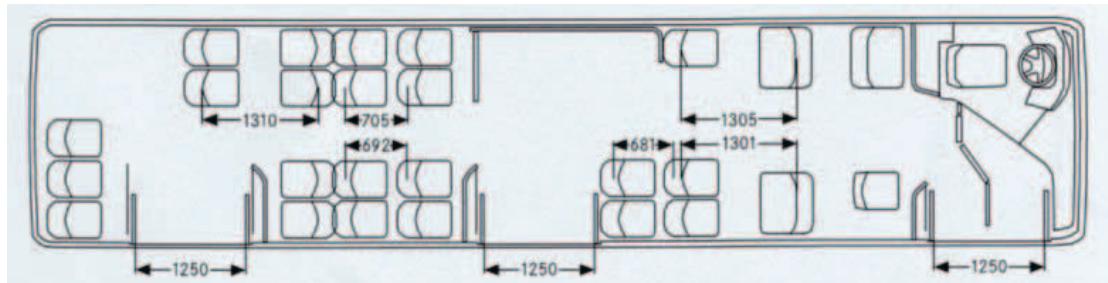
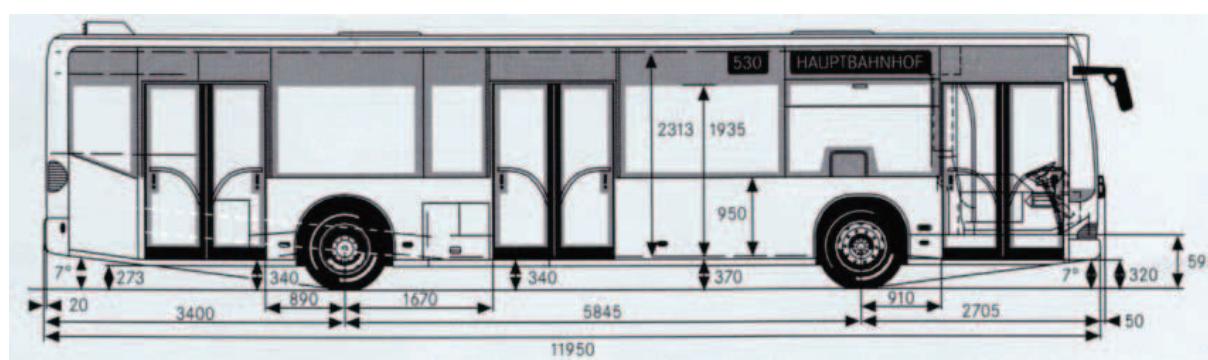
## 参考例

参考 4-2-17：車内後部の段を解消し、フルフラット化を実現した事例

- ・メルセデスベンツ ノンステップバス



※後部乗降口



## ⑦手すり

### 移動等円滑化基準

(車いすスペース)

第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならぬ。

一 車いす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。

### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

手すりの間隔	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</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></ul>
--------	---

### ○：標準的な整備内容

手すりの間隔	<ul style="list-style-type: none"><li>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。</li><li>縦手すりは、座席2列（横向き座席の場合は2席、車椅子スペースの横向き座席が3人掛け跳ね上げ式シート部は3席に1本）ごとに1本配置する。</li><li>車椅子スペースについては、吊り手などを併用する。</li><li>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する。</li></ul>
--------	---

手すりの素材	<ul style="list-style-type: none"><li>手すりは、乗客が握り易い形状とする。</li><li>手すりの径は30mm程度とする。</li><li>手すりの表面は滑りにくい素材や仕上げとする。（色については「室内色彩」の項目にて記載）</li></ul>
--------	---

### ◇：望ましい整備内容

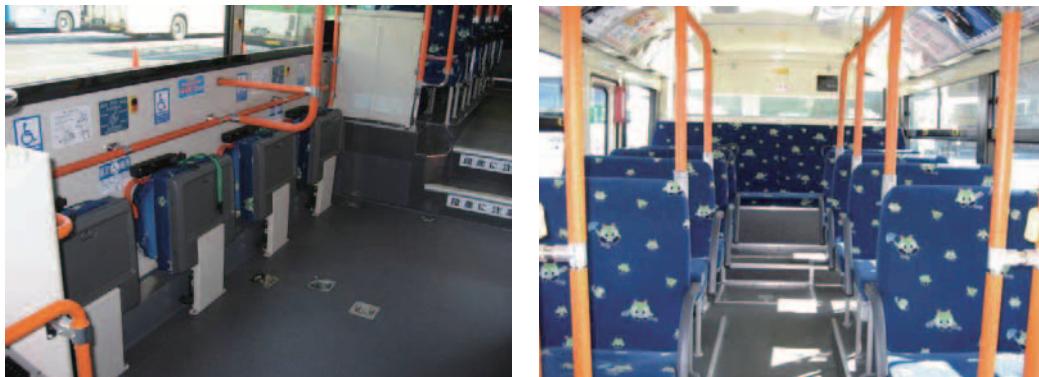
手すりの間隔	<ul style="list-style-type: none"><li>車椅子スペースを除く通路には握り棒を座席1列ごとに配置することが望ましい。</li><li>車椅子スペースには天井握り棒や吊り革を設置することが望ましい。</li></ul>
--------	---

## 参考例

### 参考 4-2-18 : 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
- ・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



### 参考例

#### 参考 4-2-19：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



### ⑧室内色彩

#### ○：標準的な整備内容

高齢者や色覚異常者に配慮	<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害者にもわかりやすい配色とする。</li><li>・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を用いる。</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。</li></ul>
--------------	--

#### ◇：望ましい整備内容

高齢者や色覚異常者に配慮	<ul style="list-style-type: none"><li>・眩しさを与える色、材質の使用を控えることが望ましい。</li></ul>
--------------	---

## 参考例

### 参考 4-2-20：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。

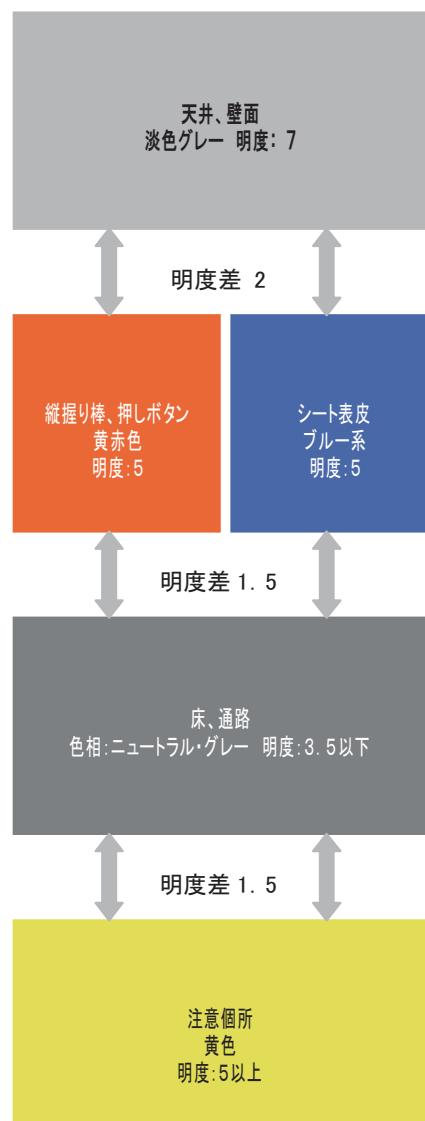
・東京都交通局



## 参考例

### 参考 4-2-21：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](http://www.jabia.or.jp/content/activity/material/pdf/ns_boukatusei.pdf))

⑨座席	
○：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	
○：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）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。
◇：望ましい整備内容	
立ち座りのしやすさを向上	・優先席は原則として前向きとすることが望ましい。

<b>⑪降車ボタン</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(車いすスペース)	
第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならぬ。	
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、車いす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。	
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
降車ボタン	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子スペースには、車椅子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ブザーの押しボタン等を設置する。</li> </ul>
<b>○：標準的な整備内容</b>	
降車ボタン	<ul style="list-style-type: none"> <li>ブザーの押しボタン等は、手の不自由な乗客でも使用できるものとする。</li> </ul>
位置の統一	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。)</li> </ul>
高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>座席付近の壁面に配置する押しボタンは、床面より 1,200mm の高さとする。</li> </ul>
形状	<ul style="list-style-type: none"> <li>降車ボタンは、停車確認ランプと一体型とする。</li> <li>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。</li> </ul>

## 参考例

### 参考 4-2-22：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

### ○：標準的な整備内容

わかりやすく 使いやすく	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・カードリーダーの位置はわかりやすく示す。</li><li>・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。</li><li>・釣銭受け皿等、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。</li><li>・運賃箱は、投入口、釣銭受け皿、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。</li><li>・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。</li></ul>
整理券発行機の 音声案内、 設置位置	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・整理券発行機は、乗降に支障のない位置に設置する。</li></ul>

### ◇：望ましい整備内容

わかりやすく 使いやすく	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
-----------------	--

⑯車内表記

○：標準的な整備内容

- |              |   |
|--------------|---|
| わかりやすい<br>表記 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車内表記は、わかりやすい表記とする。</li> <li>・車内表記は可能な限りピクトグラムによる表記とする。</li> <li>・ピクトグラム及びその大きさは参考 4-2-23 を参照する。</li> <li>・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。</li> </ul> |
|--------------|---|

◇：望ましい整備内容

- |              |   |
|--------------|---|
| わかりやすい<br>表記 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> |
|--------------|---|

参考例

参考 4-2-23：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）



<b>(14)車内表示</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(運行情報提供設備等)	
第41条 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。	
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
<b>文字による次停留所案内</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>
<b>○：標準的な整備内容</b>	
<b>文字による次停留所案内</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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または連続表示する。</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。</li> <li>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)</li> </ul>
<b>◇：望ましい整備内容</b>	
<b>文字による次停留所案内</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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が望ましい。</li> </ul>
<b>経路、行先等表示装置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<b>緊急時の情報提供</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

\*：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



## 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英語表示を行っている。



※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。

出典：株式会社レシップ

<b>(15)車外表示</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(運行情報提供設備等)	
第41条	
	3 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	
<b>文字による行き先表示</b>	<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> </ul>
○：標準的な整備内容	
<b>文字による行き先表示</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行き先に加え、経路、系統、車椅子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。</li> <li>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。</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。</li> <li>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。</li> <li>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）</li> </ul>
<b>ノンステップバスであることの表示</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

\*：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（視認性を得るために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（2005 年ノンステップバス標準仕様）



### 参考例

#### 参考 4-2-27：夜間でも視認可能な表示機の事例



<b>⑯車内放送</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(運行情報提供設備等)	
第41条 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。	
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
<b>次停留所等の案内放送</b>	・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。
<b>○：標準的な整備内容</b>	
<b>次停留所等の案内放送</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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。</li> <li>・降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声が流れるようとする。</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行う。</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配慮する。</li> </ul>

<b>⑰車外放送</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(運行情報提供設備等)	
第41条	
2	バス車両には、車外用放送設備を設けなければならない。
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
<b>行き先、経路等の案内放送</b>	・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。
<b>○：標準的な整備内容</b>	
<b>行き先、経路等の案内放送</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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。</li> <li>・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。</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り付け位置を統一する。</li> </ul>

<b>⑯コミュニケーション設備</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(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。	
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
<b>聴覚障害者用コミュニケーション設備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</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、この表示を指差すことにより意思疎通が図れるように配慮する。</li> </ul>
<b>○：標準的な整備内容</b>	
<b>聴覚障害者用コミュニケーション設備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>筆談用具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。</li> </ul>
<b>◇：望ましい整備内容</b>	
<b>コミュニケーション支援ボード</b>	<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ことが望ましい。</li> </ul>

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

15cm以上

筆談により  
ご案内いたします  
お気軽にお申し出ください

10cm以上

ご筆談により  
ご案内いたします  
お気軽にお申し出ください

12. 5cm以上

筆談により  
ご案内いたします  
お気軽にお申し出ください

12. 5cm以上

- 【文字表記の具体例】
- 「筆談用具を設置しています」
  - 「筆談いたしますのでお申し出ください」

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



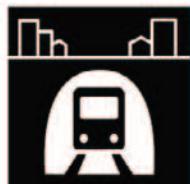
501003 車



501004 バス



501005 電車



501006 地下鉄



501007 新幹線



501008 飛行機



501009 船



501010 救急車



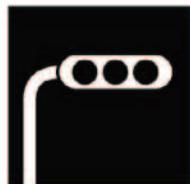
501011 消防車



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・リムジンバス）

バリアフリー法では、路線バスのバリアフリー化を義務付けているが、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、都市間路線バス（いわゆる高速・リムジンバス）については、旅客の手荷物が多いことから、荷物室等が設けられた床の高いタイプの車両が用いられており、床高さに係る基準（65cm以下）を満たすことが困難であるため、この基準の適用除外車両という位置づけになっている。

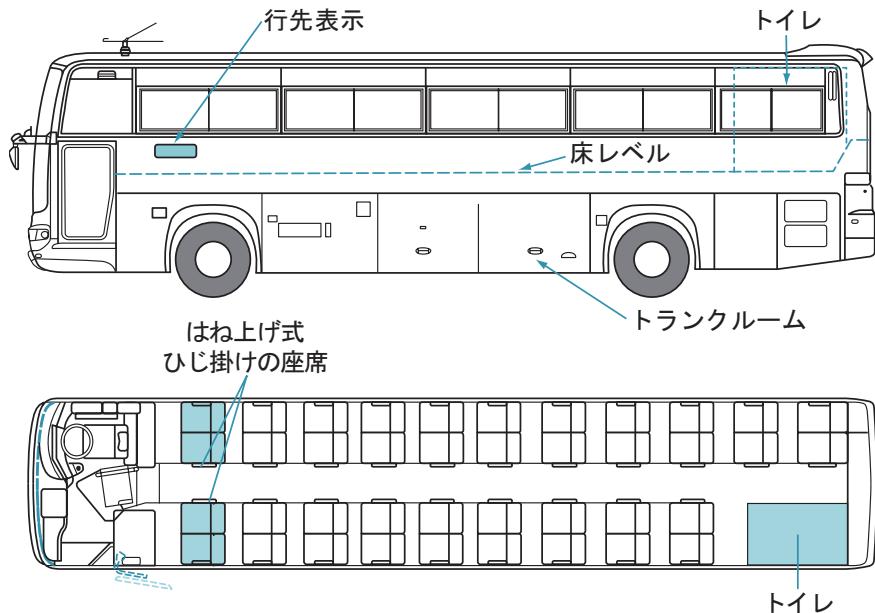
一方で、先進国ではこのようなバスについても乗降用リフトの設置等によりバリアフリー化するのが一般的になりつつあり、車椅子使用者からも都市間路線バスのバリアフリー化が強く求められている。「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の検討会」では、空港リムジンバスへの乗降用リフト設置に関して議論し、課題の抽出と解決の方向性について検討してきた。

平成23年に改定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、適用除外認定車両についても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た。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あるが、都市間路線バスについてもバリアフリー化を進めていくことが求められている。

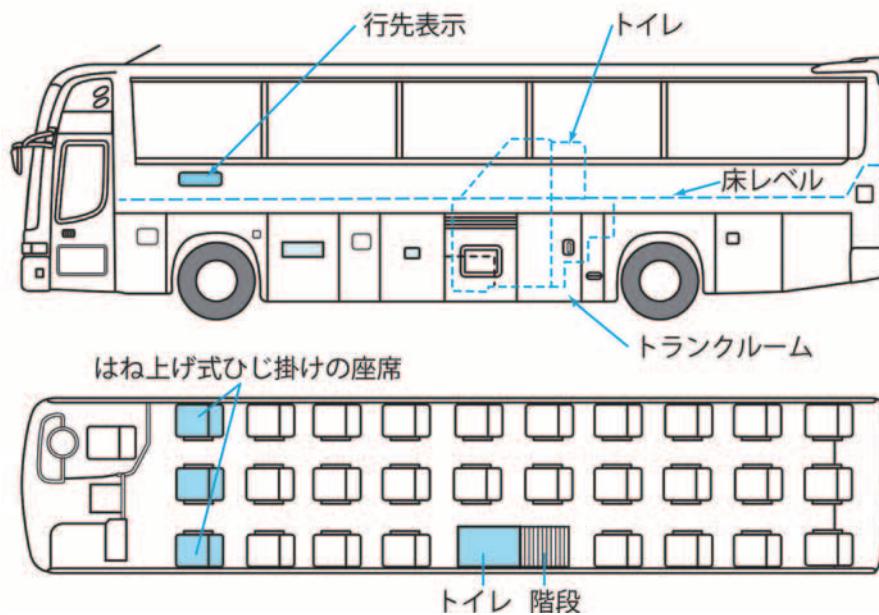
ただし、乗降用リフトの設置は、軸重規定による構造設計上の制約、乗車定員・荷物室の減少、車椅子使用者の安全の確保といった車両面・運用面の課題の他、停車スペースや停車可能時間の制約、乗車定員の減少に伴う続行便の発生、車両のコストアップ等の諸課題が存在し、都市間路線バスのバリアフリー化を進展させるためには、関係者による検討を進め、ハード・ソフト両面でのこれらの課題を着実に解決していく必要がある。

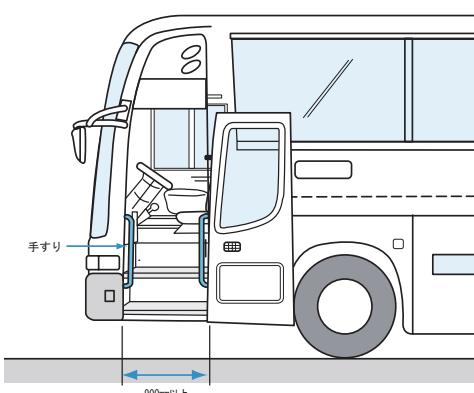
参考 4-2-31：都市間路線バスの姿図及び平面図

4列シート車



3列シート車



①乗降口	
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。	
◎：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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>1以上の乗降口の有効幅は、800mm以上とする。</li> </ul>
踏み段（ステップ）の識別	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>踏み段（ステップ）各段の段差は等間隔とする。</li> <li>踏み段（ステップ）の奥行きは、300mm以上とする。</li> </ul>
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。</li> </ul>
乗降用手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口には、乗降用の手すりを乗降口両側に設置する。</li> </ul>
足下照明灯	<ul style="list-style-type: none"> <li>また、夜間でも足下の踏み段（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>
◇：望ましい整備内容	
乗降口の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
姿図・寸法	
参考 4-2-32：乗降口の例	
 	
車高を下げ乗降時の段差を解消する乗降口の事例	
<small>(出典：いすゞ自動車株式会社ホームページより  <a href="http://www.isuzu.co.jp/product/bus/gala_ss/approach.html">http://www.isuzu.co.jp/product/bus/gala_ss/approach.html</a>)</small>	

\*：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。

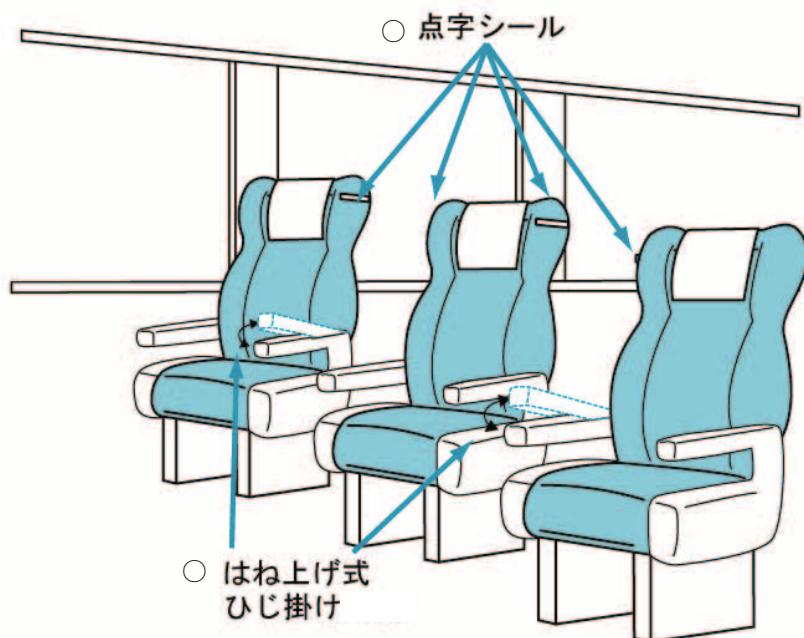
## ②座席

### ○：標準的な整備内容

座席の仕様	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>
座席番号	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
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。</li></ul>

### 姿図・寸法

参考 4-2-33 : 座席（3列シート）の例



### ③乗降用リフト等

#### ○：標準的な整備内容

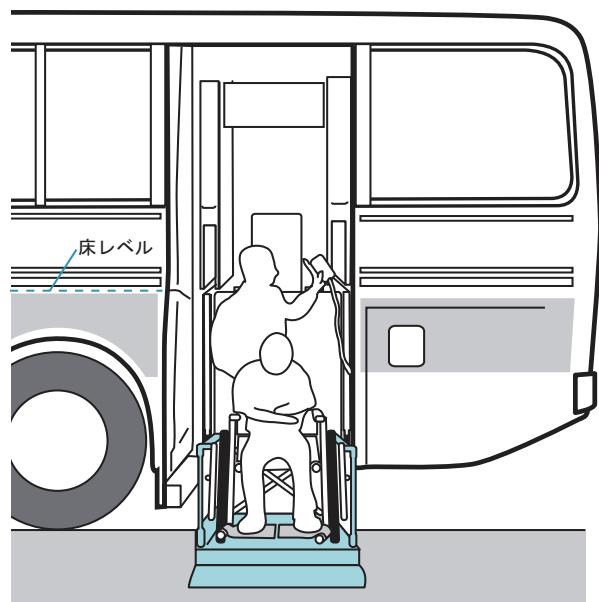
乗降用リフトの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗客の利便のために乗降用リフトを設置する場合には、次の構造のものを採用する。ただし、乗降場所が限られている場合は、地上に乗降用リフトを設置しても良い。           <ul style="list-style-type: none"> <li>①リフトの左右両側への手すりの設置その他の乗降時に車椅子の落下を防止する装置の設置されている又はそれと同等の措置が講じられているものである。</li> <li>②サイドブレーキがかかっていないとリフトが作動しない、リフト昇降時に障害物を検知した場合に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（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。</li> <li>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。</li> </ul> </li> </ul>
スロープ板の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

#### ◇：望ましい整備内容

乗降用リフトの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)           <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>②全長 1,200 mm程度 × 全幅 780 mm程度とする。</li> <li>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。</li> </ul> </li> </ul>
スロープ板の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

姿図・寸法

参考 4-2-34：乗降用リフトの例



(リフトが着地している状態)

## 参考例

参考 4-2-35：都市間バスに設置された乗降用リフトの事例

- ・カナダ オンタリオ州交通局の都市間バス



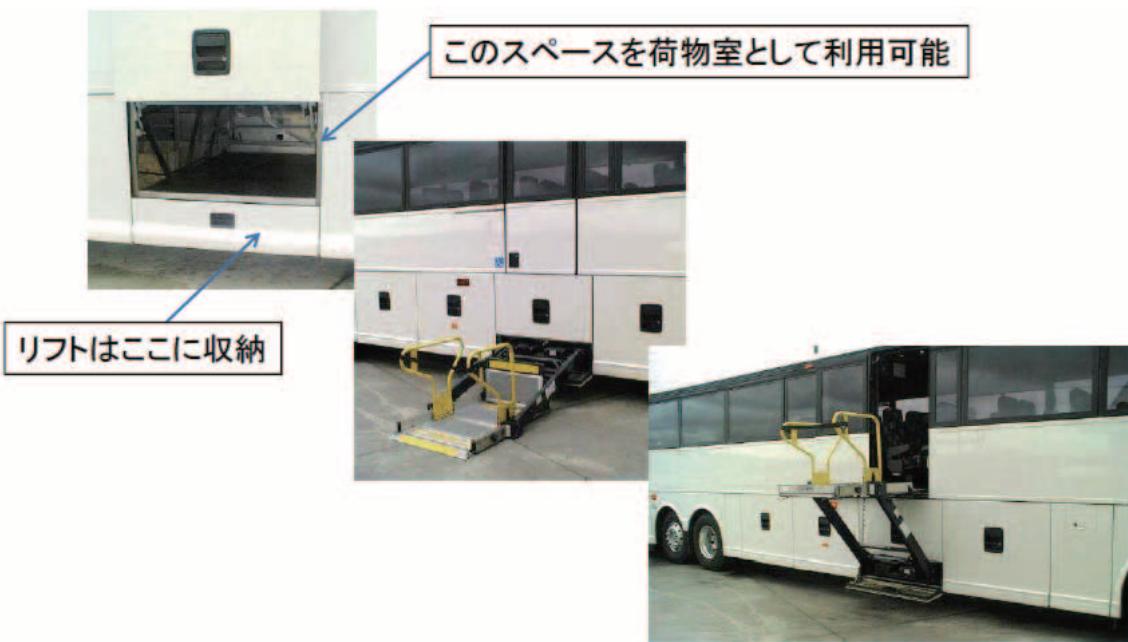
参考 4-2-36：ヨーロッパで開発されている前扉部乗降用リフト対応バス車両



提供：バスラマインダーナショナル

## 参考例

参考 4-2-37 : 荷室スペースの占有を小さくした新しいタイプのリフト設置事例



#### ④車椅子スペース

参考：移動等円滑化基準（乗合バスが対象）

(車いすスペース)

第39条 バス車両には、次に掲げる基準に適合する車いすスペースを一以上設けなければならぬ。

- 一 車いす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 車いす使用者が利用する際に支障となる段がないこと。
- 三 車いすを固定することができる設備が備えられていること。
- 四 車いす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、車いす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 車いす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いす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。

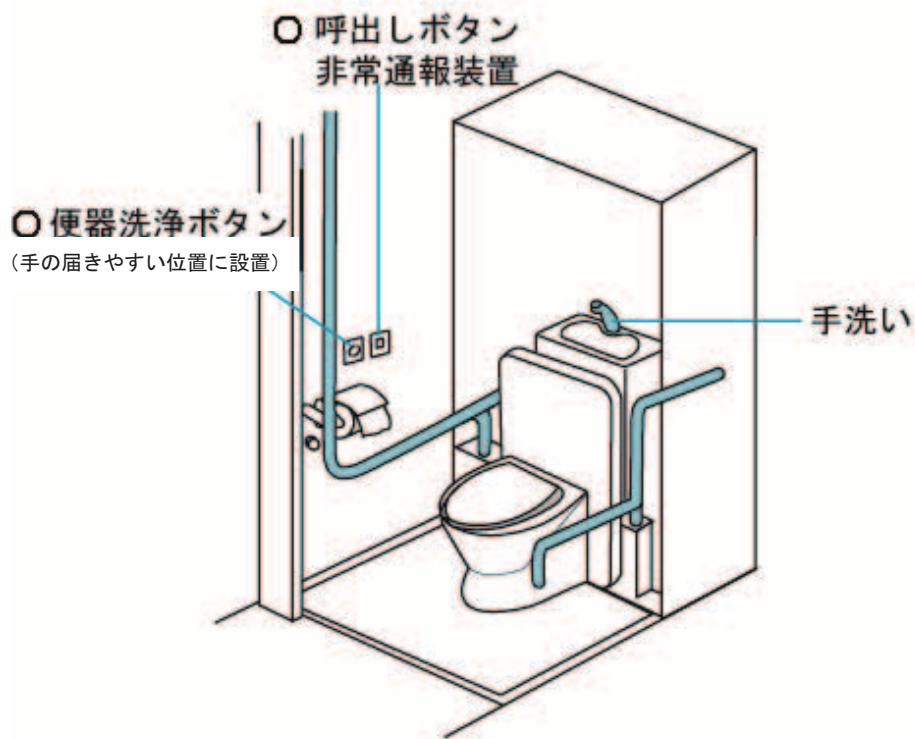
◇：望ましい整備内容

車椅子スペースの設置位置	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
車椅子スペースの広さ	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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。</li></ul>
車椅子固定装置の設置	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
人ベルト	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
手すり	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>
シートへの移乗	<ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・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ことが望ましい。</li></ul>
乗務員の接遇、介助	<ul style="list-style-type: none"><li>・車椅子の固定、開放は、乗務員が行うことが望ましい。</li></ul>

⑤トイレ	
○：標準的な整備内容	
トイレの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
鍵	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
ドアの仕様	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドアは、軽い力で操作できる仕様とする。</li> <li>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）。</li> <li>ドア開閉ノブ等の高さは800～850mm程度とする。</li> </ul>
手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>便器周囲の壁面に手すり（高さ650～700mm程度）を設置する。</li> <li>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。</li> </ul>
床面の仕上げ	<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であること。</li> </ul>
便器洗浄ボタン・紙巻器	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
手洗器	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）。</li> </ul>
呼出しボタン 緊急通報装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
車椅子対応 トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
呼出しボタン・ 非常通報装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>転倒時でも手の届く範囲にも設置することが望ましい。</li> </ul>
トイレ内設備の 触知図案内図等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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にあわせるものとすることが望ましい。</li> </ul>
運行計画上の 配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

## 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

### ○ : 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。

<b>(7)床面の仕上げ</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(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。	
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
<b>床面の仕上げ</b>	・床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものとする。

<b>(8)車内放送・車内表示</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(運行情報提供設備等)	
第41条 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。	
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
<b>次停留所等の案内放送</b>	・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。
<b>文字による次停留所案内</b>	・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する。
<b>○：標準的な整備内容</b>	
<b>次停留所等の案内放送</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・降車ボタンに反応し、「次停まります」の音声が流れるようにする。</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。</li> </ul>
<b>文字による次停留所案内</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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または連続表示する。</li> </ul>
<b>◇：望ましい整備内容</b>	
<b>文字による次停留所案内</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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が望ましい。</li> </ul>
<b>経路、行き先等表示装置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経路、停留所名、行き先等がわかるような車内表示を行うことが望ましい。</li> </ul>
<b>緊急時の情報提供</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

⑨コミュニケーション設備	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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に設備を準備し、聴覚障害者とのコミュニケーションに配慮する。</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、この表示を指差すことにより意思疎通を図れるように配慮する。</li> </ul>
○：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	<ul style="list-style-type: none"> <li>筆談用具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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
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ことが望ましい。</li> </ul>

※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（113～116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。

### 3 タクシー

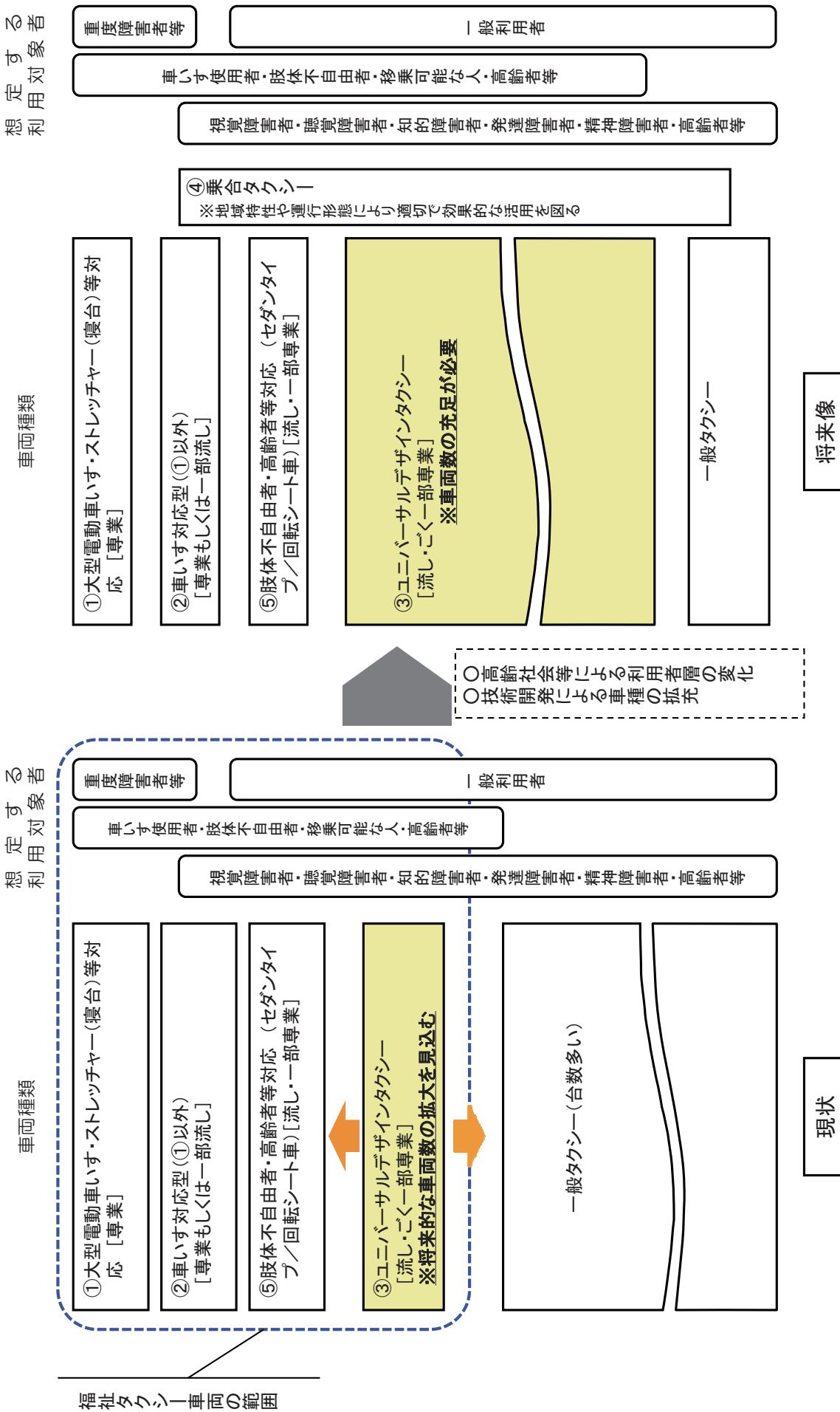
タクシーについては、平成 12 年に制定した交通バリアフリー法においては対象とされていなかったが、平成 18 年に制定したバリアフリー法においては、福祉タクシー車両が新たに適合義務の対象として含まれ、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成 22 年度末の整備目標を 18,000 台としたが、同年度末の実績は 12,256 台に留まっている。平成 22 年度末に改定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」においては、平成 32 年度末までの整備目標値が新たに 28,000 台まで引き上げられた。

平成 19 年に改正されたバリアフリー整備ガイドラインにおいて、多様な利用者の利便性向上のため、ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）の普及が望まれると記したところ、「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検討会」における議論に基づき、UD タクシー車両や乗合タクシー車両が実車として登場することになった。

UD タクシーについては、上記検討会において標準仕様とともにガイドラインを定めたところであり、本整備ガイドラインでは、福祉タクシーの部分も含め整合性をとるような記述としてある。UD タクシーについては、平成 23 年度より「標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定制度」が導入され、UD タクシーを表すマークも制定されたが、一般に販売されているのは現状 1 車型のみである。今後 UD タクシーの市場投入を加速させ、さらなる普及を図るために、ガイドラインや認定制度の細部について必要に応じ修正を行うなどの取り組みも必要となるものと考えられる。

乗合タクシー車両については、いわゆるジャンボタクシー車両の基本的な標準仕様を新たに記載している。

## タクシーメージ図



対象とする障害種別等	想定車種	配慮事項	基準上の位置づけ <sup>注</sup>
1. 車椅子等対応		(乗降設備)	
①大型電動車椅子 ・ストレッチャー(寝台)等対応	バン	・リフトによる乗降 ・大型の電動車椅子やストレッチャーへの対応 等	福祉
②車椅子対応 (①以外)	ミニバン	・リフト又はスロープによる乗降 等	福祉
③ユニバーサルデザインタクシー	—	・スロープによる乗降 ・流しの運行により障害者、高齢者等、またその他の旅客もいつでも利用可能 等	福祉・一般
④乗合タクシー	バン	・リフトによる乗降 ・車椅子等補装具収納スペース 等	一般
⑤肢体不自由者・高齢者等対応	セダン	・回転シートへの移乗 ・車椅子等補装具収納スペース 等	福祉
⑥その他のタクシー車両 における車椅子等対応	セダン	・固定シートへの移乗 ・車椅子等補装具収納スペース 等	一般
2. 視覚障害者への対応	全車種	・点字表示 ・運賃の音声案内 ・見分けやすい表示(弱視・色覚) 等	福祉・一般
3. 聴覚障害者への対応	全車種	・筆談用具等	福祉・一般
4. 知的・発達障害者への対応	全車種	・コミュニケーション支援ボード	福祉・一般
5. 高齢者、障害者等 その他配慮事項	全車種	・座席 ・車内手すり 等	福祉・一般

注)「基準上の位置づけ」欄における「福祉」とは移動等円滑化基準において適合義務を定める「福祉タクシー車両」、「一般」とはそれ以外のタクシー車両(「一般タクシー車両」)を示す。

今後の高齢社会において、高齢者、障害者等が他の旅客と同じように、予約制に限らず必要な時にいつでも利用できるよう「ユニバーサルデザインタクシー」の普及が図られることが望まれる。ユニバーサルデザインタクシーの普及を図る上で、タクシーとして利用が可能なユニバーサルデザイン車両の開発をより一層促進することが望まれる。その上で、「ユニバーサルデザインタクシー」では利用が困難となる大型電動車椅子やストレッチャー等による利用時には「大型電動車椅子・ストレッチャー等乗車対応」によって対応が図られることが望まれる。

### 3. 1 車椅子等対応

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

- ・乗車定員：8～10名程度
- ・全長：約4.5m～約5.4m

参考 4-3-1：大型電動車椅子・ストレッチャー（寝台）等対応車両の事例



（出典：トヨタ web カタログより）

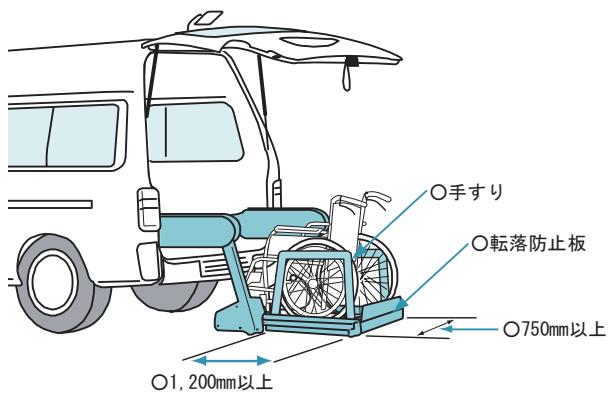
①乗降口	
○：標準的な整備内容	
乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>後部乗降口には、車椅子使用者・ストレッチャー（寝台）等使用者の乗降を円滑にする乗降用リフト設備等を備える。</li> <li>車椅子のまま及びストレッチャー（寝台）のままで乗車できる乗降口を1以上設け、その幅は800mm以上、高さは1,400mm以上とする。</li> </ul>
車椅子対応の 室内高	<ul style="list-style-type: none"> <li>室内高は、1,500mm以上とする。</li> </ul>
乗降口の端部	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。</li> </ul>
床面の材質	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。</li> </ul>
足下照明灯	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口の幅は900mm以上、高さは1,500mm以上が望ましい。</li> </ul>
乗降口の高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>停車時の乗降口地上高は、300mm以下とすることが望ましい。</li> <li>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200mm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。</li> </ul>

姿図・寸法	
参考 4-3-2：乗降口の事例	
 	(出典：右写真トヨタ web カタログより)

②リフト	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
<p>第45条 車いす等対応車（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いす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>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が備えられていること。</p>	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
リフトの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口には、ストレッチャー（寝台）・担架・車椅子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を備える。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
リフト面の広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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1,200mm以上、全幅750mm以上とし、ストレッチャー（寝台）（寝台面の全長1,900mm程度）が利用できる大きさとする。</li> </ul>
リフト面の材質	<ul style="list-style-type: none"> <li>リフト面（プラットフォーム）は滑りにくい素材とする。</li> </ul>
リフトの耐荷重	<ul style="list-style-type: none"> <li>リフトの耐荷重は、電動車椅子本体（80～100kg程度）、車椅子使用者本人、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。</li> </ul>
リフトの格納場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
リフト作動時の安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>リフトの左右両側に、リフト昇降中に車椅子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（後退防止用ストップ）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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
リフト面の広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>全幅800mm以上が望ましい。</li> </ul>

## 姿図・寸法

参考 4-3-3：リフトの例



### ③床の材質、形状

#### ○：標準的な整備内容

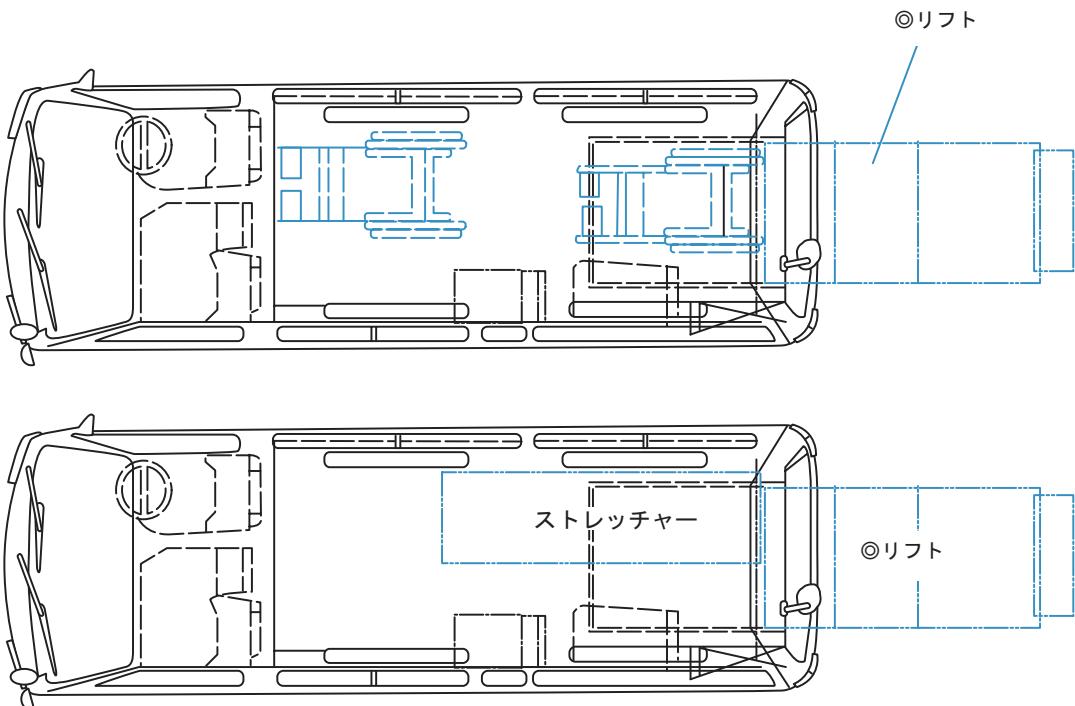
床の材質	・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	・ストレッチャー（寝台）等が適正に定置でき、車椅子使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、固定スペースの床面は水平にする。

④ストレッチャー、車椅子スペース	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（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いす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 車いす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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
ストレッチャー等または車椅子のスペースの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ストレッチャー（寝台）、担架スペース又は車椅子スペースを1以上設ける。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
ストレッチャー等スペースの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ストレッチャー（寝台）等のスペースは、長さ2,000mm以上、幅750mm以上とする。（ストレッチャーの全長1,800～1,900mm程度、全幅500～650mm程度に一定の余裕幅を考慮）</li> </ul>
車椅子スペースの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子スペースを設ける場合は、次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。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。</li> </ul>
位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。</li> </ul>
広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,500mm以上とする。<sup>(注1)</sup></li> </ul>
車椅子使用者の視界の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子スペースを2以上設置することが望ましい。</li> <li>・車椅子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が望ましい。</li> </ul>

注1：障害の状況によっては、JIS最大値(1,200mm×700mm)を超える車椅子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、可能な限り車椅子スペースを大きく確保することが望ましい。

### 姿図・寸法

参考 4-3-4：ストレッチャースペース及び車椅子スペースの例



## ⑤ストレッチャー等固定方法

### 移動等円滑化基準

(福祉タクシー車両)

第45条 車いす等対応車（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いす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 車いす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。

#### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

ストレッチャー 固定装置	・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。
-----------------	-----------------------------------

#### ○：標準的な整備内容

ストレッチャー 固定装置	・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。
-----------------	--

## ⑥車椅子固定方法

### 移動等円滑化基準

(福祉タクシー車両)

第45条 車いす等対応車（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いす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 車いす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。

#### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

車椅子固定装置	・車椅子を固定することができる設備を備える。
---------	------------------------

#### ○：標準的な整備内容

車椅子固定装置	・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。
---------	--

車椅子側の安全性、固定装置取り付け	・車椅子側にフック等の固定場所を明示する。
-------------------	-----------------------

ヘッドレスト（頭部後傾抑止装置）	・車椅子使用者向けのヘッドレストを用意する <sup>(注1)</sup> 。 前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする <sup>(注2)</sup> 。
------------------	---

シートベルト	・車椅子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。 ・前向き固定：3点式とする。後向き固定：3点又は2点式とする。
--------	--

#### ◇：望ましい整備内容

車椅子側の安全性、固定装置取り付け	・車椅子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が望ましい。
-------------------	--

注1：ヘッドレストは、車椅子、車両側のいずれかに用意されていること。

注2：車椅子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。

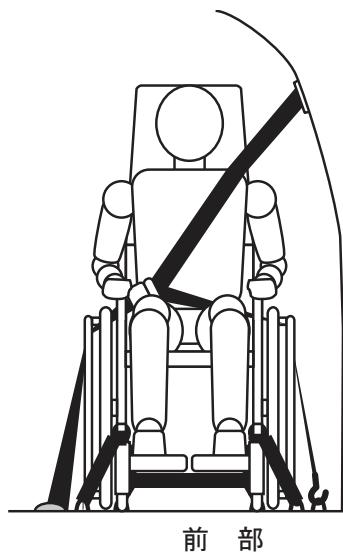
### 姿図・寸法

参考 4-3-5：車椅子固定装置の例

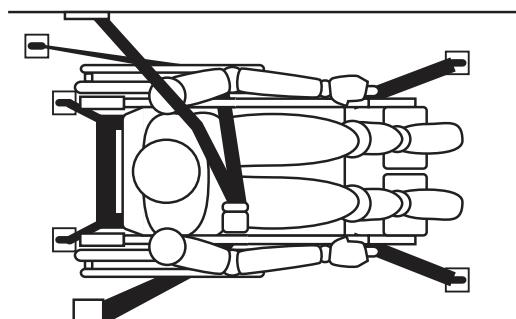
<4 点式車椅子固定ベルト、3 点式シートベルトの例>



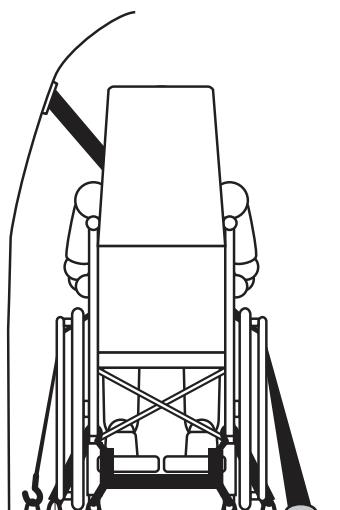
側面



前部



上面



後部

<b>⑦車椅子、補装具収納場所</b>	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（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いす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。	
<b>◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容</b>	
ストレッチャー等収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子等対応車には、車椅子やストレッチャー（寝台）、担架を備えておくスペースを一以上確保する。</li> </ul>
<b>○：標準的な整備内容</b>	
車椅子収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。</li> <li>収納スペースは、長さ 1,050mm 以上×幅 350mm 以上×高さ 900mm 以上とする<small>(注1)</small>。</li> </ul>
補装具収納スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

注1：標準型自操用手動車椅子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。

<b>⑧車椅子マーク表示</b>	
<b>○：標準的な整備内容</b>	
車椅子マークの表示による乗車案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。</li> <li>乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外等に明示する。</li> </ul>

## (2) 車椅子対応（ミニバン・軽自動車タイプ／スロープ車・リフト車）

- ・乗車定員：3～8名程度
- ・全長：約3.4m～約4.6m

参考4-3-6：車椅子対応車両の事例



（出典：左上からトヨタ、日産、三菱自動車各社ホームページより）

なお、上記車両タイプにおいてストレッチャー等に対応する場合には、大型電動車椅子・ストレッチャー等対応の次の部位・設備に準ずる。

- ・ストレッチャースペース
- ・ストレッチャー固定方法

①乗降口	
○：標準的な整備内容	
乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口のうち 1 カ所は、スロープ板、リフトその他の車椅子使用者等の乗降を円滑にする設備を備える。</li> <li>車椅子のまま乗車できる乗降口を 1 以上設け、その幅は 750mm 以上、高さは 1,300mm 以上とする<sup>(注1)</sup>。</li> </ul>
車椅子対応の室内高	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子のまま乗車できる車両の室内高は、1,350mm 以上とする<sup>(注1)</sup>。</li> </ul>
乗降口の高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、障害者等の円滑な乗降、車椅子使用者が車椅子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（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。）。</li> </ul>
スロープ板の勾配（詳細は②スロープ板を参照）	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>後部から乗車：同上</li> </ul>
乗降口の端部	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。</li> </ul>
床面の材質	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。</li> </ul>
足下照明灯	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
車椅子を使用したまま乗車できる乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅は 800mm 以上、高さは 1,350mm 以上が望ましい。</li> </ul>
乗降口の高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、障害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、200mm 以下とすることが望ましい。</li> </ul>
スロープ板の勾配（詳細は②スロープ板を参照）	<ul style="list-style-type: none"> <li>横から乗車：スロープ板の勾配は、電動車椅子の登坂性能等を考慮し 10 度（約 1/6）以下が望ましい。</li> <li>後部から乗車：同上。</li> </ul>

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。

参考例

参考 4-3-7：乗降口の事例



(出典：左から日産、トヨタ各社の web カタログより)

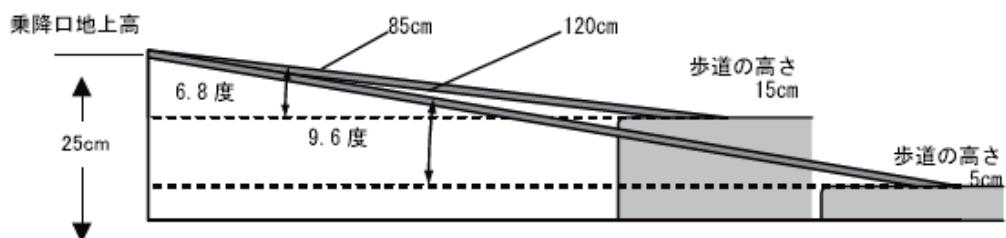
②スロープ板	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
一 スロープ板若しくはリフト、寝台若しくは担架（以下この項において「寝台等」という。）又はその他の車いす使用者若しくは寝台等を使用している者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
スロープ板の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>スロープ板その他の車椅子使用者等の乗降を円滑にする設備を備える。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
スロープ板の勾配	<ul style="list-style-type: none"> <li>横から乗車：スロープの勾配は、14度（約1/4）以下とする。</li> <li>後部から乗車：同上。</li> </ul>
スロープ板の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>スロープ板の幅は720mm以上とする（ただし、車両取付部（750mm以上）はこの限りではない。）<sup>(注1)</sup>。</li> <li>車椅子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。エッジの高さは車椅子のハンドルリムと干渉しないように留意する。</li> </ul>
スロープ板表面の材質	<ul style="list-style-type: none"> <li>スロープ板の表面は滑りにくい素材とする。</li> </ul>
スロープ板の耐荷重	<ul style="list-style-type: none"> <li>スロープ板の耐荷重は、電動車椅子本体（80～100kg程度）、車椅子使用者本人、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。</li> </ul>
スロープ板の設置方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>スロープ板は乗降口から脱落しない構造とする。</li> <li>スロープ板と床面に段差ができるような構造とする。</li> </ul>
スロープ板の格納方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
スロープ板の勾配	<ul style="list-style-type: none"> <li>横から乗車：スロープ板の勾配は、電動車椅子の登坂性能、介助者による手動車椅子の介助を考慮すると10度（約1/6）以下が望ましい。</li> <li>後部から乗車：同上。</li> </ul>
スロープ板の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>スロープ板の幅は800mm以上が望ましい。</li> </ul>

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。

### 姿図・寸法

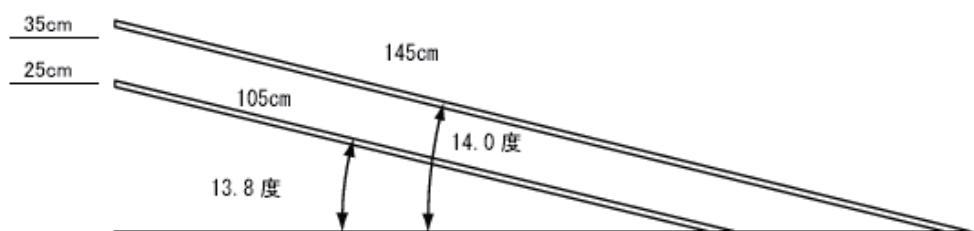
参考 4-3-8 : スロープ板の長さの例

◇10 度以下



○14 度以下

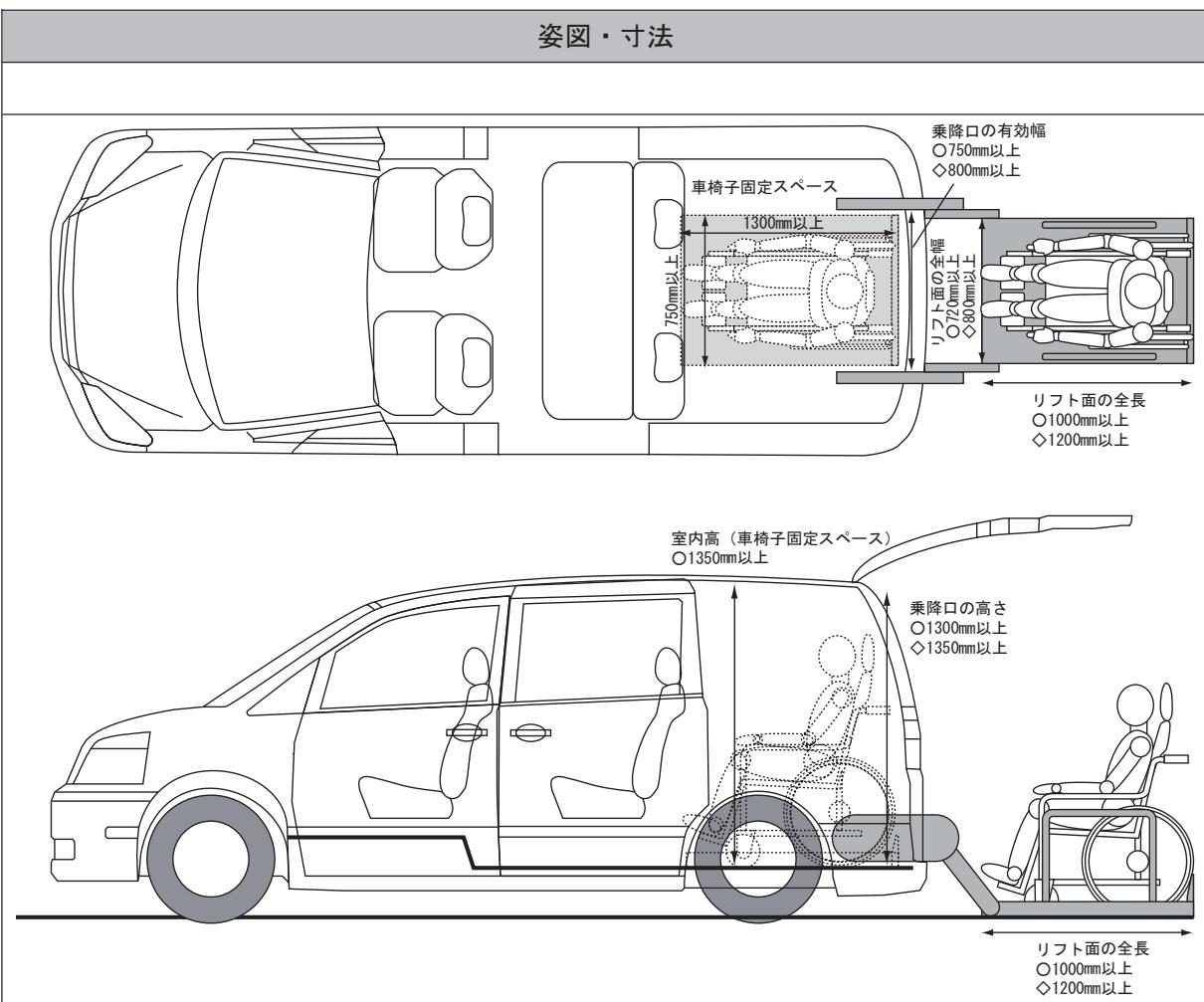
乗降口地上高



③リフト	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（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いす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。	
リフトの設置	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が備えられていること。
	二 車いす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 車いす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。
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
リフト面の広さ	・乗降口のうち1カ所は、リフトその他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備える。
○：標準的な整備内容	
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1,000mm以上、全幅720mm以上とする（ただし、車椅子スペースの全長は1,300mmとする。） （注1）。
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。
リフトの耐荷重	・リフトの耐荷重は、電動車椅子本体（80～100kg程度）、車椅子使用者本人、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。
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。
リフト作動時の安全	・リフトの左右両側に、リフト昇降中に車椅子使用者がつかまっているように手すりを設置するとともに、転落防止板（後退防止用ストップバー）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。
◇：望ましい整備内容	
リフト面の広さ	・全長1,200mm以上、全幅800mm以上が望ましい。

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」に近づけることが望ましい。

## 姿図・寸法



### ④床の材質、形状

○：標準的な整備内容

床の材質	・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	・車椅子使用者が安楽で適正な座位姿勢を保てるように、車椅子スペースの床面は水平にする。

## ⑤車椅子スペース

### 移動等円滑化基準

(福祉タクシー車両)

第45条 車いす等対応車（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いす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 車いす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。

### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

車椅子スペース の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子スペースを1以上設ける。</li> </ul>
----------------	--

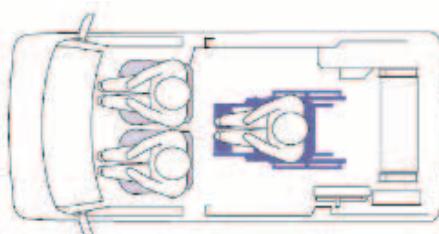
### ○：標準的な整備内容

車椅子スペース の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。</li> </ul>
位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。</li> </ul>
広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上とする<sup>(注1)</sup>。</li> </ul>
車椅子使用者 の視界の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。</li> </ul>
車椅子の方向転 換に必要な スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・側方からの乗車の場合、車内には車椅子使用者が介助により転回できるスペースを確保する。ただし、回転盤を使用する場合や、軽自動車はこの限りでない。</li> </ul>

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。

### 姿図・寸法

#### 参考 4-3-10：車椅子スペースの例



\* 上図では実際の寸法の相対比は反映されていない。

(出典：三菱自動車各社 web カタログより)

⑥車椅子固定方法	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（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いす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 車いす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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子固定装置	・車椅子を固定することができる設備を備える。
○：標準的な整備内容	
車椅子固定装置	<ul style="list-style-type: none"> <li>固定装置は、固縛、解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>車椅子使用者が走行中も車椅子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。</li> </ul>
車椅子側の安全性、固定装置取り付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子使用者が走行中も車椅子に着座する場合には、前向き固定、後ろ向き固定を問わず、車椅子が20Gの衝撃に耐えられる強度とする。</li> <li>車椅子側にフック等の固定場所を明示する。</li> </ul>
ヘッドレスト（頭部後傾抑止装置）	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子使用者向けのヘッドレストを用意する<sup>(注1)</sup>。</li> <li>前向き固定、後ろ向き固定を問わず、ヘッドレストの高さ、角度等の調整ができるようにする<sup>(注2)</sup>。</li> </ul>
シートベルト	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子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。</li> <li>前向き固定：3点式とする。後向き固定：3点又は2点式とする。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
車椅子側の安全性、固定装置取り付け	・車椅子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が望ましい。
姿図・寸法	
<4点式車椅子固定ベルト、3点式シートベルトの例>	
※参考 4-3-5 車椅子固定装置の例（140ページ）参照	

注1：ヘッドレストは、車椅子、車両側のいずれかに用意されていること。

注2：車椅子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。

⑦車椅子、補装具収納場所	
○：標準的な整備内容	
車椅子収納 スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。</li> <li>・収納スペースは、長さ 1,050mm 以上×幅 350mm 以上×高さ 900mm 以上とする<sup>(注1)</sup>。</li> </ul>
補装具収納 スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

注 1：標準型自操用手動車椅子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。

⑧車椅子マークの表示	
○：標準的な整備内容	
車椅子マークの 表示による乗車 案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。</li> <li>・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。</li> <li>・乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外等に明示する。</li> </ul>

### (3) ユニバーサルデザインタクシー

- ・車椅子使用者に限らずその他の高齢者、障害者等が他の旅客と同じように利用し、予約制の福祉限定による利用に限らず流しの運行による利用も想定する。
- ・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、車体前面方向からユニバーサルデザインタクシーであることを視認できるようとする。
- ・車椅子使用者が乗り込めるドア開口部の高さ、間口の広いドアを確保。
- ・低床、フラットな床であり、スロープを備え、車椅子使用者以外の障害者、高齢者等も乗降しやすいものとする。
- ・近年、ユニバーサルデザインタクシーの実車モデルの開発が進んでおり、それらの開発動向も踏まえ、具体例を示している。
- ・今後、ユニバーサルデザインタクシーの普及を図る上で、タクシーとして利用可能なユニバーサルデザイン車両の開発をより一層促進することが望まれる。

#### 参考例

##### 参考 4-3-11：ユニバーサルデザインタクシーの事例

- ・日産 NV200 バネット



(出典：日産 Web カタログ)

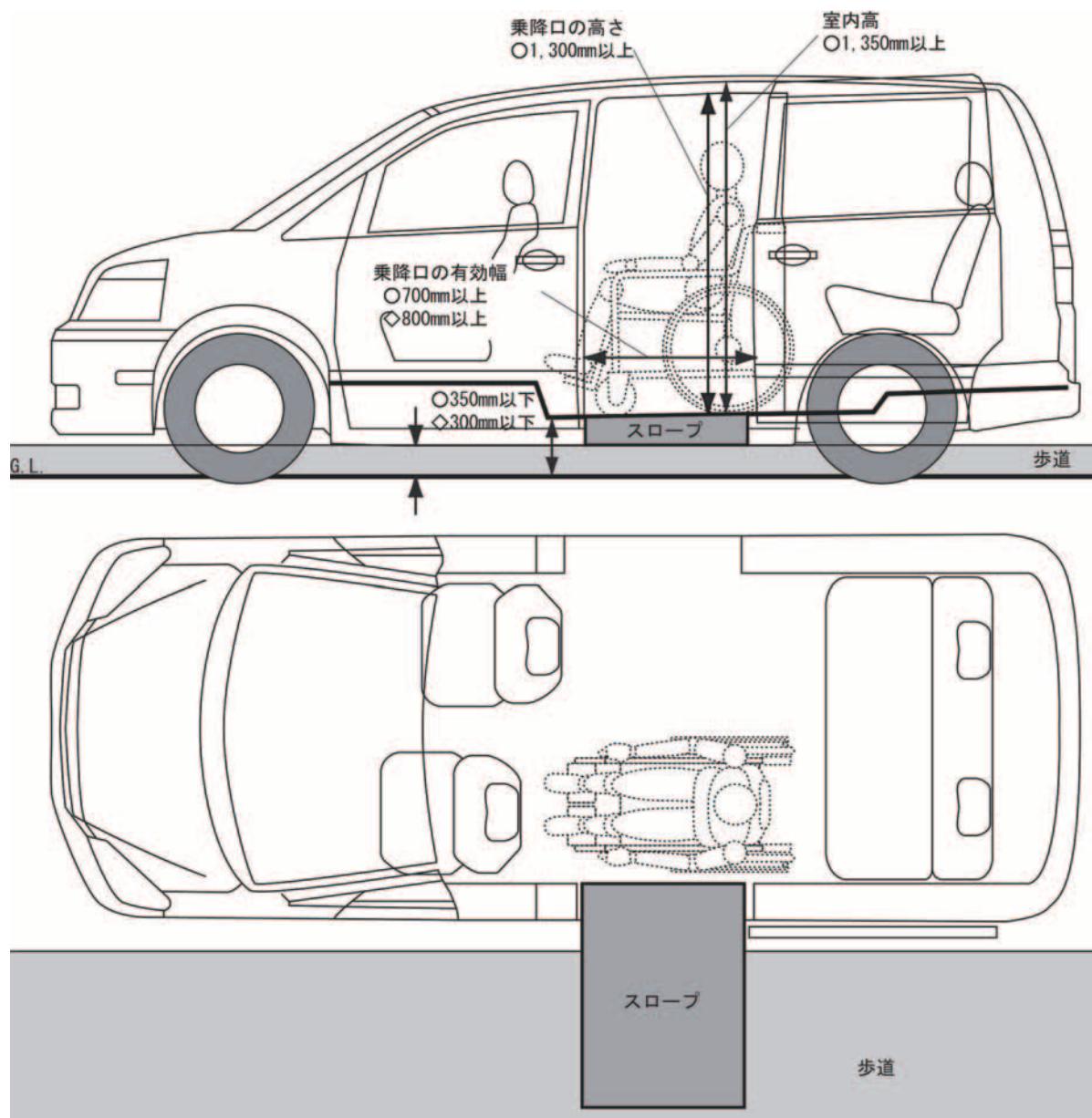
①乗降口	
○：標準的な整備内容	
乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口のうち 1 カ所は、スロープ板その他の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備を備える。</li> <li>車椅子のまま乗車できる乗降口を 1 以上設け、その有効幅は 700mm 以上、高さは 1,300mm 以上とする。</li> </ul>
車椅子対応の室 内高	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子のまま乗車できる車両の室内高は、1,350mm 以上とする。</li> </ul>
乗降口地上高	<ul style="list-style-type: none"> <li>停車時の乗降口地上高は、350mm 以下とする。ただし、350mm を超える地上高の場合であって、備付けまたは別体の補助ステップ等を備えるときは、この限りでない。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 260mm 以下、奥行 150mm 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。</li> </ul>
スロープの勾配 (詳細は②スロープを参照)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>後部から乗車：同上。</li> </ul>
乗降口の端部	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。</li> </ul>
床面の材質	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。</li> </ul>
足下照明灯	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
乗降口の広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>有効幅は 800mm 以上、高さは 1,350mm 以上が望ましい。</li> </ul>
車椅子対応の室 内高	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子のまま乗車できる車両の室内高は 1,400mm 以上が望ましい。</li> </ul>
乗降口地上高	<ul style="list-style-type: none"> <li>停車時の乗降口地上高は、300mm 以下が望ましい。</li> <li>備付けまた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 200mm 以下、奥行 200mm 以上となるように設置することが望ましい。</li> </ul>
スロープ板の勾配 (詳細は②スロープ板を参照)	<ul style="list-style-type: none"> <li>横から乗車：スロープ板の勾配は、10 度（約 1/6）以下が望ましい。</li> <li>後部から乗車：同上。</li> </ul>
車椅子後退防止 機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>車椅子固定スペースに傾斜がある場合は、車椅子乗車時に後退を防止する機構が設けられていることが望ましい。</li> </ul>

\* : 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（視認性を得るために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 4-3-12：乗降口の例

<横から乗車の場合>



解説：歩道の幅が 2 メートル以上、スロープの長さ 1 メートル以下の場合、側面からの車椅子の乗降が可能。

歩道のない場合、道路幅員 4 メートル以上で、かつスロープの長さ 1 メートル以下の場合、車椅子の乗降が可能。

②スロープ板	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（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いす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	
スロープ板の設置	・乗降口のうち1カ所は、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を備える。
○：標準的な整備内容	
スロープ板の勾配	・横から乗車：スロープ板の勾配は、14度（約1/4）以下とする。 ・後部から乗車：同上。
スロープ板の幅	・スロープ板の幅は700mm以上とする。 ・車椅子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。エッジの高さは車椅子のハンドルリムと干渉しないように留意する。
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。
スロープ板の耐荷重	・スロープ板の耐荷重は、電動車椅子本体（80～100kg程度）、車椅子使用者本人の重量を勘案し200kg以上とする。
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。 ・スロープ板と床面に段差ができないような構造とする。
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。
◇：望ましい整備内容	
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）以下が望ましい。
スロープ板の幅	・スロープ板の幅は800mm以上が望ましい。
スロープ板の耐荷重	・スロープ板の耐荷重は、300kg以上が望ましい。

## 姿図・寸法

<スロープ板の勾配>

※参考 4-3-8 スロープ板の長さの例（146 ページ）参照

### ③乗降用手すり

#### ○：標準的な整備内容

手すりの設置	・高齢者、障害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。
手すりの色	・夜間や薄暗い時、又は高齢者、ロビジョン者的安全のために、手すりは容易に識別できる配色とする。 ・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。
手すりの形状	・高齢者、障害者等が握りやすい形状とする。
手すりの材質	・高齢者、障害者等が握りやすいように、手すりの表面はすべ難い材質や仕上げとする。

### ④床の材質、形状

#### ○：標準的な整備内容

床の材質	・床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
床の形状	・車椅子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。

#### ◇：望ましい整備内容

床の形状	・固定スペースの床面は水平とすることが望ましい。
------	--------------------------

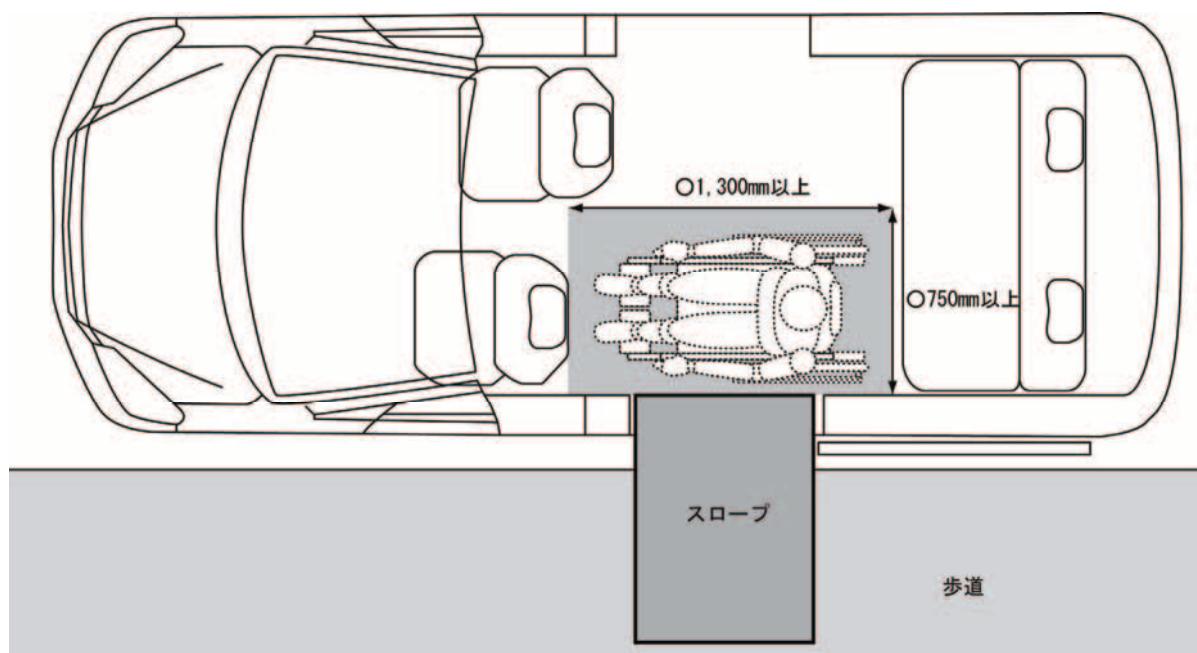
⑤車椅子スペース	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（福祉タクシー車両のうち、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能なものをいう。）は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。	
二 車いす又は寝台等の用具を備えておくスペースが一以上設けられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子スペースの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子のスペースを1つ以上設ける。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
車椅子スペースの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを1以上設置する。</li> </ul>
位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子スペースは、車椅子の進入しやすい位置に設ける。</li> </ul>
広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子を固定するスペースは、長さ1,300mm以上、幅750mm以上、高さ1,350mm以上とする。<sup>(注1)</sup></li> </ul>
車椅子使用者の視界の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子使用者の外への視界を、座席利用者同様に確保する。</li> </ul>
車椅子の方向転換に必要なスペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・側方から乗車する場合、車内には車椅子使用者等が介助により転回できるスペースを確保する。ただし、回転盤を使用する場合はこの限りではない。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
車椅子スペースの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次に掲げる規格に適合する車椅子スペースを設けることが望ましい。</li> </ul>
広さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子を固定するスペースの高さは、1,400mm以上とする。</li> </ul>
手すりの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子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が望ましい。</li> </ul>
介助者用の座席の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車椅子使用者乗車時に、車椅子スペースの横に介助者（付添人）用の座席を設置することが望ましい。</li> </ul>

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。

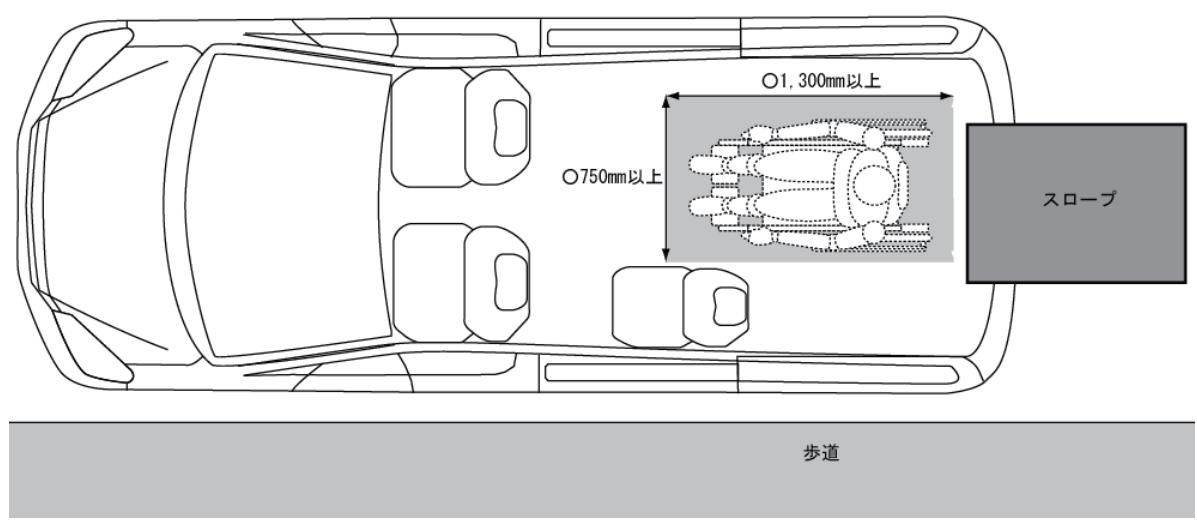
## 姿図・寸法

参考 4-3-13：車椅子スペースの例

<横から乗車の場合>



<後ろから乗車の場合>



### ⑥室内座席

○：標準的な整備内容

乗車可能な人数	・4名以上の乗客が乗車できることとする。車椅子使用者乗車時には、車椅子使用者以外の乗客1名以上が乗車できることとする。
---------	---

◇：望ましい整備内容

乗車可能な人数	・車椅子使用者乗車時には、車椅子使用者以外の乗客2名以上が乗車できることが望ましい。
---------	--

## ⑦車椅子固定方法

### 移動等円滑化基準

(福祉タクシー車両)

第45条 車いす等対応車（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いす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 車いす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。

#### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

車椅子固定装置

- ・車椅子を固定することができる設備を備える。

#### ○：標準的な整備内容

車椅子固定装置

- ・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。

シートベルト

- ・車椅子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。

### 姿図・寸法

参考 4-3-14 : <4点式車椅子固定ベルト、3点式シートベルトの例>

※参考 4-3-5 車椅子固定装置の例（140 ページ）参照

## ⑧車椅子、補装具収納場所

### ○：標準的な整備内容

車椅子収納

スペース

- ・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。
- ・収納スペースは、長さ 1,050mm 以上×幅 350mm 以上×高さ 900mm 以上とする（標準型自操用手動車椅子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。）。

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。

## ⑨ユニバーサルデザインタクシーマークの表示

○：標準的な整備内容

### 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、車椅子による乗車が可能であることを明示する。乗車可能な車椅子の大きさ、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椅子マークを表示する。

### 参考例

#### 参考 4-3-15：ユニバーサルデザインタクシーマーク

- 平成 23 年 9 月にユニバーサルデザインタクシーマークが決定された。
- 平成 24 年 3 月にユニバーサルデザインタクシーの認定車両に係る車体表示について、通達により義務化された。



- 標準仕様ユニバーサルデザインタクシーの認定レベルは、以下のとおり。

レベル 2	レベル 1 と比して、より利用しやすさに配慮されている等より良い構造を有するユニバーサルデザインタクシー
レベル 1	車椅子使用者や高齢者をはじめとしたすべての利用者にとって利用しやすい構造として標準的な内容を満足するユニバーサルデザインタクシー
他のユニバーサルデザインタクシー	認定を受けていないものの車椅子用スロープ又はリフトを備えたユニバーサルデザインタクシー

## 参考例

参考 4-3-16 : ユニバーサルデザインタクシーマークの表示例



## ⑩その他の設備、表示

○：標準的な整備内容

コミュニケーション設備	・聴覚・言語障害者とのコミュニケーション円滑化のために、筆談用具を備える。(※詳細は乗合タクシー⑧コミュニケーション設備の項を参照のこと。)
-------------	--

#### (4) 乗合タクシー

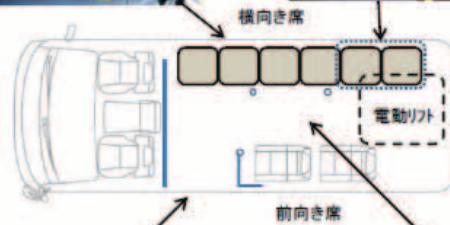
今回、本整備ガイドラインに乗合タクシー車両の記載をするにあたり、いわゆるジャンボタクシー車両の基本的な標準仕様を新たに記載した。

乗合タクシー車両は、バリアフリー法の移動等円滑化基準上バス車両の分類となり、第36条から第43条までが適用となる。

一方で、道路運送車両法の保安基準において、乗車定員10人以下の乗合タクシー車両についてはバスの基準ではなく、乗用車の基準及び旅客運送事業用自動車に必要な基準が適用される。

今回、本整備ガイドラインに記載するにあたり、メーカーの開発者等が設計をする際に参考とすることが多いと思料されるため、タクシーの一部として乗合タクシーを記載することとした。

①シートレイアウト	
○：標準的な整備内容	
シート レイアウト	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大10人（乗務員を含む）が同時に乗車できることとする。</li> <li>高齢者や障害者等が立ち座りがしやすいように、車内（運転席除く）に横向き座席を設置する。なお車椅子乗降時には後側の一部を跳ね上げること。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。</li> <li>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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
シート レイアウト	<ul style="list-style-type: none"> <li>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本配置することが望ましい。</li> </ul>

参考例	
参考4-3-17：シートレイアウトの事例	
    	<p>参考4-3-17：シートレイアウトの事例</p> <p>図中には、車内の座席配置（横向き席と前向き席）、電動リフトの位置、車両の外観などが示されています。</p>

②乗降口	
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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
乗降ステップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
○：標準的な整備内容	
乗降ステップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏み段（ステップ）の奥行きは 200mm 以上とする。</li> <li>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 300mm 以内とする。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
乗降ステップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏み段（ステップ）の奥行きは 300mm 以上とすることが望ましい。</li> </ul>

\*：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。

③乗降口の手すり	
○：標準的な整備内容	
乗降口の手すり	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口の左右に高齢者、障害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。</li> </ul>

④リフト	
○：標準的な整備内容	
リフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口のうち1カ所は、リフト等の車椅子使用者の乗降を円滑にする設備が備えられていること。</li> <li>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1200mm以上、全幅750mm以上とする。</li> <li>乗降時に車椅子の落下を防止する装置の設置または同等の対応をする。</li> <li>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。</li> </ul>
◇：望ましい整備内容	
リフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>車内に車椅子固定場所前方に横の手すりを設置することが望ましい。</li> <li>使用できるリフト面の全幅は800mm以上が望ましい。</li> </ul>

⑤室内高さ	
○：標準的な整備内容	
室内高さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>容易に移動できるように1500mm以上とする。</li> </ul>

⑥運賃箱	
◇：望ましい整備内容	
運賃箱	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃箱を設置できるようなスペースを確保することが望ましい。</li> </ul>

⑦室内色彩	
○：標準的な整備内容	
室内色彩	<ul style="list-style-type: none"> <li>手すり、注意箇所等は高齢者、障害者等にも分かりやすい配色とする。</li> </ul>

⑧コミュニケーション設備	
移動等円滑化基準	
(意思疎通を図るための設備)	
コミュニケーション設備	<p>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。</p>
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
コミュニケーション設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>聴覚・言語障害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。</li> </ul>

**⑨車椅子スペース****○：標準的な整備内容**

車椅子スペースの設置	・車椅子のスペースを一つ以上設ける。
------------	--------------------

**◇：望ましい整備内容**

車椅子スペースの設置	・車椅子のスペースを二つ以上設けることが望ましい。
------------	---------------------------

**⑩車椅子収納場所****◇：望ましい整備内容**

車椅子収納スペース	・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保することが望ましい。
-----------	---

**⑪自動ドア****◇：望ましい整備内容**

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が望ましい。
------	---

**⑫降車ボタン等****◇：望ましい整備内容**

降車ボタン等	・降車合図用ブザーを備え、床面 1200mm の高さで旅客の手近な位置に備えることが望ましい。 ・車椅子使用者の降車合図用のブザーを車椅子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ことが望ましい。
--------	---

**⑬車内表示****◇：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が望ましい。
-----------------	--

<b>⑯車外表示</b>	
◇：望ましい整備内容	
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が望ましい。

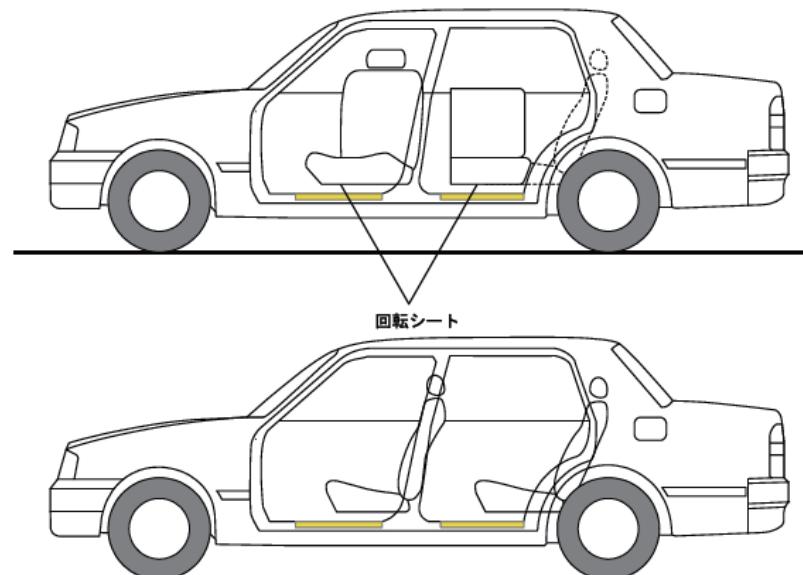
<b>⑰車内放送</b>	
◇：望ましい整備内容	
次停留所等の案内放送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚障害者等に配慮し、次停留所等の情報を音声で得られるようにすることが望ましい。</li> <li>・降車ボタンに反応し、停車することができるよう音声が流れるようにすることが望ましい。</li> </ul>

<b>⑱乗合タクシーマークの表示</b>	
◇：望ましい整備内容	
乗合タクシーマークの表示による乗車案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、⑥室内色彩、⑦コミュニケーション設備、⑧車椅子スペースにおいて、○：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が望ましい。</li> </ul> 

## (5) 肢体不自由者・高齢者等対応（セダンタイプ／回転シート車）

- ・乗車定員：4～5名程度
- ・車椅子使用者・杖使用者などの肢体不自由者、高齢者などが安全かつ円滑に座席に移乗できるよう回転シートを装備。
- ・車椅子、杖、歩行器、歩行車等の補装具はトランクなどに収納。

参考 4-3-18：セダンタイプ／回転シート車の例



①乗降口（セダン）

○：標準的な整備内容

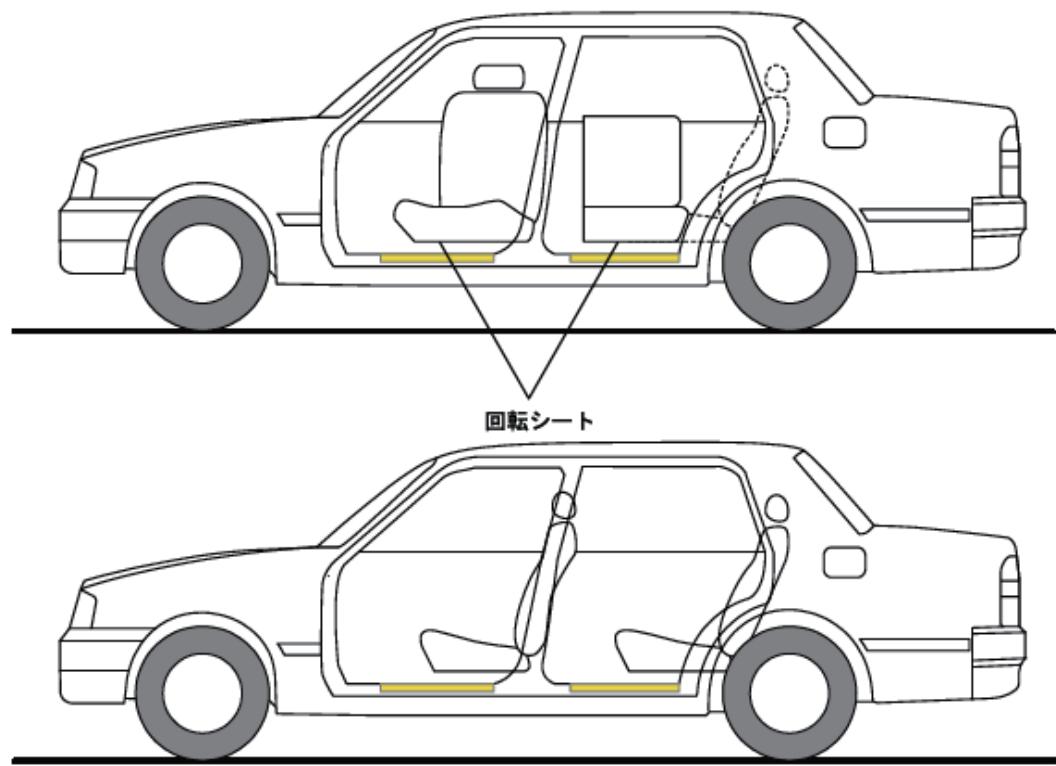
乗降口の広さ	・高齢者、障害者等の乗降の円滑化を図るため、乗降口を可能な限り広くする。 ・乗降補助用ルーフハッチを設置しても良い。
乗降口下の段差	・後部ドア開口部下部の、床面との段差を少なくする。
乗降口の端部	・乗降口の端部は、その周囲の部分や路面との明度差が大きいこと等により、高齢者、障害者等が端部を容易に識別しやすいようにする。
床面の材質	・乗降口付近の床の材質は、滑りにくい仕上げとする。
足下照明材	・夜間においても足下が見やすいように、乗降口にはドア開口時に点灯する足下照明灯を設置する。
回転シート	・肢体不自由者の車椅子からの移乗、高齢者等の乗車がしやすいように、シートが回転して車外に出る装置を設置する。

◇：望ましい整備内容

回転シート	・高齢者、障害者等の利用に配慮し、余裕を持ったレッグスペースを確保することが望ましい。
-------	---

姿図・寸法

参考 4-3-19：回転シートの例



②車椅子、補装具収納場所	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45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 折り畳んだ車いすを備えておくスペースが一以上設けられていること。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
車椅子収納 スペース	・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを一以上確保する。
○：標準的な整備内容	
車椅子収納 スペース	・車椅子を収納するスペースは、折りたたんだ車椅子（標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 1,050mm×幅 350mm×高さ 900mm）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、折りたたんだ車椅子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。
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。

③車椅子表示	
○：標準的な整備内容	
車椅子マークの 表示による乗車 案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>車外に、車椅子マークを表示し、移乗又は車椅子による乗車が可能であることを明示する。</li> <li>乗車可能な車椅子の大きさ、形状等について車外に明示する。</li> </ul>

## (6) その他のタクシー車両における車椅子等対応（セダンタイプ）

- ・乗車定員：4～5名程度
- ・一般タクシー車両における固定シートに移乗することが可能な車椅子使用者や杖などを利用する肢体不自由者への利用に配慮し、車椅子、杖、歩行器、歩行車等の補装具をトランクなどに収納できるよう配慮する。

①車椅子、補装具収納場所	
○：標準的な整備内容	
車椅子収納 スペース	<ul style="list-style-type: none"><li>・車椅子使用者が座席に移乗した場合のために、折りたたんだ車椅子の収納スペースを確保する。</li><li>・折りたたんだ車椅子を収納できるスペースが十分に確保できない場合は、折りたたんだ車椅子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。</li></ul>
◇：望ましい整備内容	
車椅子収納 スペース	<ul style="list-style-type: none"><li>・雨天時に車椅子が濡れないよう配慮することが望ましい。</li><li>・車椅子を収納するスペースは、折りたたんだ車椅子（標準型自操用手動車椅子を折りたたんだ時の最大寸法は、長さ 1,050mm×幅 350mm×高さ 900mm）が収納できるスペースを確保することが望ましい。</li></ul>
補装具収納 スペース	<ul style="list-style-type: none"><li>・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が望ましい。</li></ul>

### 3. 2 視覚障害者への対応

- ・視覚障害者は文字等の視覚情報の取得が困難であることから、タクシー会社、車両番号、運賃等のタクシー利用に必要な情報を点字・音声等により提供する。
- ・弱視者、色覚障害者に配慮し、空車ランプ、タクシーメーター表示等は、見分けやすい色の組み合わせとし、表示要素毎の輝度コントラストを確保した大きな表示とする。

①点字表示・音声案内等	
移動等円滑化基準	
(福祉タクシー車両)	
第45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。 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。 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。 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
運賃の点字表示等	・視覚障害者に配慮し、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、この限りでない。
車両番号の表示等	・視覚障害者に配慮し、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。 注：乗車した車両番号は、忘れ物の問い合わせ等の際に活用できる。
○：標準的な整備内容	
タクシーメーター表示	・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*を確保した大きな表示とする。（※「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）

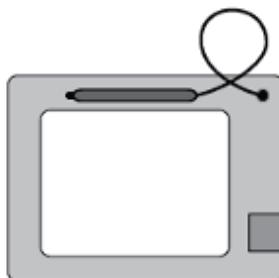
空車表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシーの空車ランプ表示は、夜間でも視認可能なものとする。</li> <li>・LED表示器の場合は直射日光のもとでも視認可能なものとする。</li> <li>・ロービジョン者・色覚異常者に配慮し、見分けやすい色の組み合わせを用いて、表示要素ごとの輝度コントラスト*を確保した大きな表示とする。(※巻末「参考：色覚異常者の色の見え方と区別の困難な色の組み合わせ」を参照のこと)</li> </ul>
運賃の音声案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚障害者のために、音声によって運賃が確認できるような装置を設置する。</li> </ul>

\* : 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（視認性を得るために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。

### 3. 3 聴覚障害者への対応

- ・聴覚障害者は音声・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。

①その他の設備、表示	
<b>移動等円滑化基準</b>	
(福祉タクシー車両)	
第45条 車いす等対応車（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いす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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
聴覚障害者コミュニケーション設備	・聴覚障害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。
◇：望ましい整備内容	
聴覚障害者コミュニケーション設備	・使用頻度の高い手話は習得することが望ましい。例：「ありがとうございます」「お待ち下さい」等。
姿図・寸法	
参考 4-3-20：筆談器の例	
<ul style="list-style-type: none"><li>・筆談器は書いてすぐ消して使える特徴がある。</li><li>・メモ用紙については書いて渡せる利点がある。</li></ul>	



### 3. 4 知的障害者、発達障害者、精神障害者等への対応

- ・知的障害者、発達障害者、精神障害者や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。

①その他の設備、表示	
◇：望ましい整備内容	
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等に配慮し、JIS T0103 で規定されているコミュニケーション支援用絵記号等によるコミュニケーション支援ボードを準備することが望ましい。

※「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（113～116 ページ）を参照。

### 3. 5 高齢者・障害者等その他配慮事項

- ・高齢者、障害者等の利用に配慮し、座席は座りやすく、立ち上がりやすいものとする。
- ・走行中の安全確保を図るため、車内に手すりを設置する。
- ・タクシーメーターは見やすい位置に設置する。

①座席	
○：標準的な整備内容	
座席の仕様	・床面からの高さ、奥行き、背当ての角度、座面の角度等を配慮し、座りやすく、立ち上がりやすいものとする。

②車内の手すり	
○：標準的な整備内容	
手すりの設置	・高齢者、障害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。
手すりの色	・夜間や薄暗い時、又は高齢者、ロービジョン者の安全のために、手すりは容易に識別できる配色であること。 ・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。
手すりの形状	・高齢者、障害者等が握りやすい形状とする。 ・手すりの径は 20~30mm 程度とする。
手すりの材質	・高齢者、障害者等が握りやすいように、手すりの表面はすべり難い材質や仕上げとする。

③運賃案内

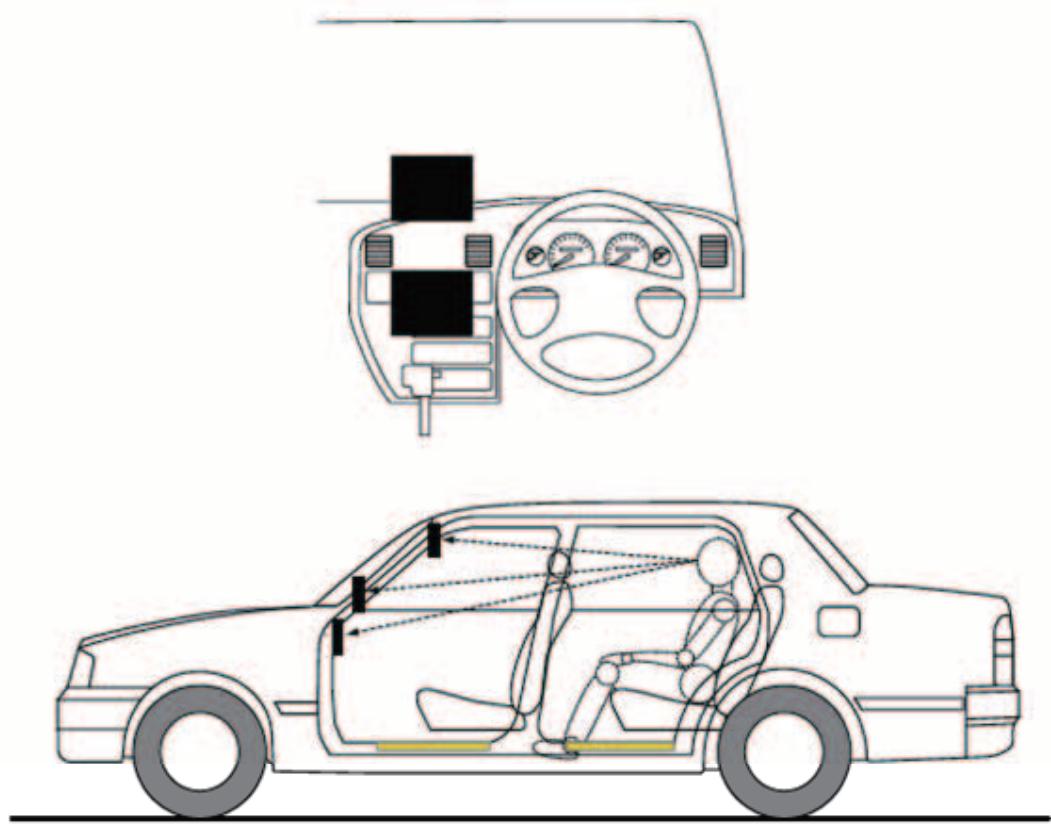
○：標準的な整備内容

タクシーメーター  
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。
- ・肢体及び体幹機能障害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。

姿図・寸法

参考 4-3-21：タクシーメーターの位置の例



## 4 航空機

平成 12 年に制定された交通バリアフリー法により、客席数が 30 以上の航空機における可動式ひじ掛けや運航情報提供設備の整備や、客席数が 60 以上の航空機における機内用車椅子の設置、通路が 2 以上の航空機における車椅子対応トイレの設置等の措置が義務付けられ、航空機の大きさに応じたバリアフリー化が図られた。

平成 22 年度末のバリアフリー法の基本方針に基づく整備目標 65%に対し、実績は 70%と、目標をクリアする整備が進んできているところである。

平成 22 年度末に改定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」においては、平成 32 年度末までに全航空機の 90%を移動等円滑化するよう目標を定めた。

①可動式ひじ掛け	
移動等円滑化基準	
(可動式のひじ掛け)	
第 64 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。	
◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容	
可動式ひじ掛け	・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。）
◇：望ましい整備内容	
可動式ひじ掛け	・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、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が望ましい。

参考例	
参考 4-4-1：通路側に設置された可動式のひじ掛けの事例	
	

## ②機内用車椅子

### 移動等円滑化基準

(通路)

第63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。

(車いすの備付け)

第65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いす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

機内用車椅子の設置	・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椅子を備える。
-----------	---

### 参考例

参考4-4-2：航空機の通路を円滑に通行することができる構造の車椅子（アイルチェア）の事例



## ③運航情報提供設備

### 移動等円滑化基準

(運航情報提供設備)

第66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。

### ◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容

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	
移動等円滑化基準	
(便所)	
第67条 通路が二以上の航空機には、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一以上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	
車椅子対応トイレの設置	・通路が2以上の航空機には、車椅子対応トイレを1以上設ける。
○：標準的な整備内容	
ドアの幅	・ドア幅は、航空機に設置している車椅子の通行を考慮したものとする。
トイレ内部の仕様	・車椅子対応トイレは、航空機に設置している車椅子のまま出入りすることができ、車椅子から便座（腰掛け式＝洋式）への移動を考慮する。 ・車椅子から便座への移動が可能なスペースを確保する。
非常通報装置	・手の届く範囲に設置する。
◇：望ましい整備内容	
車椅子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。
ドアの幅	・ドア幅は、航空機に設置している車椅子の通行を考慮したものとする。
トイレ内部の仕様	・車椅子使用者が利用可能なトイレは、車椅子使用者が（独力又は介助者の介助により）車椅子から便座（腰掛け式＝洋式）へ移動できるよう考慮する。
非常通報装置	・手の届く範囲に設置する。

参考例	
参考4-4-3：車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のトイレの事例	
	

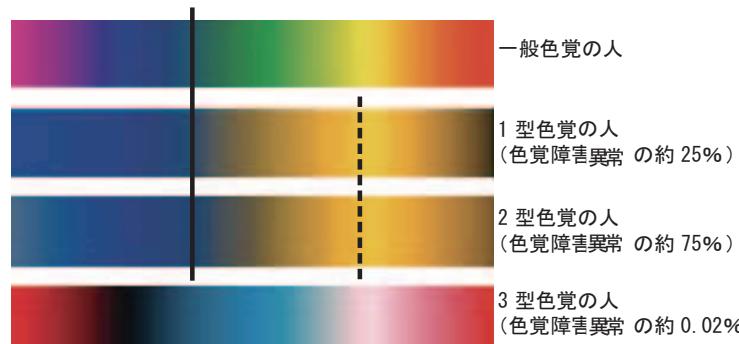
## 5 旅客船

旅客船の各部位の構造及び設備に係るガイドラインは、本書と別に「旅客船バリアフリーガイドライン」が策定されているので参考とされたい。

## 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

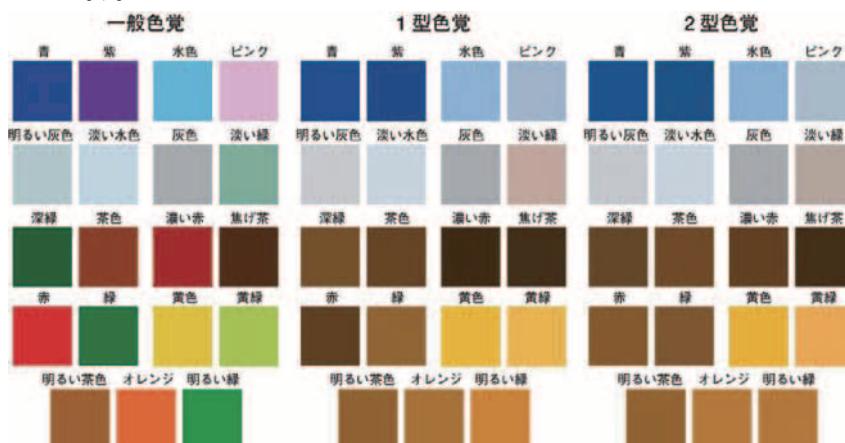
～大多数を占める赤緑色覚異常（1型色覚、2型色覚）の特徴

- 赤～緑の波長域において、明度が類似した色の見分けが困難になっている。次図の、黒い実線から右(長波長)側の「赤～緑の領域」で、色の差が小さくなっている。この範囲では点線を中心に左右の色がほぼ対称に見えていて、「赤と緑」「黄緑と黄色」の差が特に小さくなっている。
- さらに1型色覚では、最も長波長側の視物質に変異があるため、赤が暗く感じられる。そのため「濃い赤」はほとんど「黒」に見える（ロービジョン者も同じ傾向がある。）。黒背景に赤い文字の電光掲示はほとんど読み取れず、また注意標示や時刻表などの赤が黒と同じに見えてしまう（交通信号機ではこの問題を避けるため、赤信号にはオレンジに近い色を使用している。）。



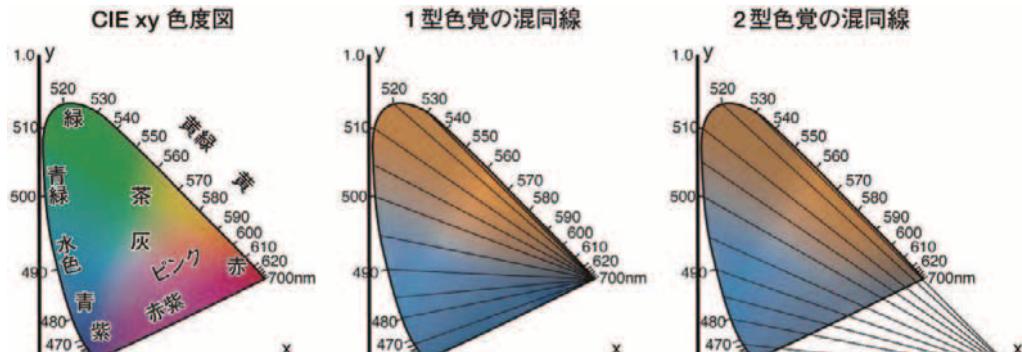
注)この図版は最も程度の強い人の見え方をシミュレートしたもの  
で、全員がこのように見えるわけではありません。

- ある色と、それにRGBの赤成分または緑成分を足した色が区別しにくくなる。「紫と青」「緑と茶色」「赤と茶色」などそれぞれの色が同じようにみえてしまう。
- 彩度の低い色どうしも識別が難しく、「水色とピンク」「灰色と淡い水色、淡いピンク、薄緑」などがそれぞれ同じように見える。
- 鮮やかな蛍光色どうしの見分けも苦手で、黄色と黄緑の蛍光ペンや、ピンクと水色の蛍光ペンは、それぞれほとんど同じ色に見える。
- 赤と緑の一方の視物質がない分、色の識別において青視物質に依存する度合いが高いため、青色への感度はむしろ高い面がある。「赤と緑」や「黄色と黄緑」はほとんど同じ色に見えるが、「緑と青緑」は全然違う色に見える（交通信号機ではこれをを利用して、緑の信号には青味の強い色を使用している。）。
- 色相（色あい）の見分けが苦手な分、明度や彩度の差にはむしろ敏感であり、同系色の明暗の識別には支障はない。
- ある程度の色は区別できるため、区別できないところにさらに色分けがあるとは考えない傾向がある。そのため色分けがされていること自体に気付かないことがある。
- 一般人の色覚に合わせて作られた「色名」（色のカテゴリー）に、色覚異常の人はうまく対応できない。そのため、色名が明記されていないと、たとえ色が違うことが分かってもそれぞれの色名が分からず、色名を使ったコミュニケーションが困難になる（これに対応して、近年の国産文房具ではペン軸に色名を明記しているものが増えている。）。



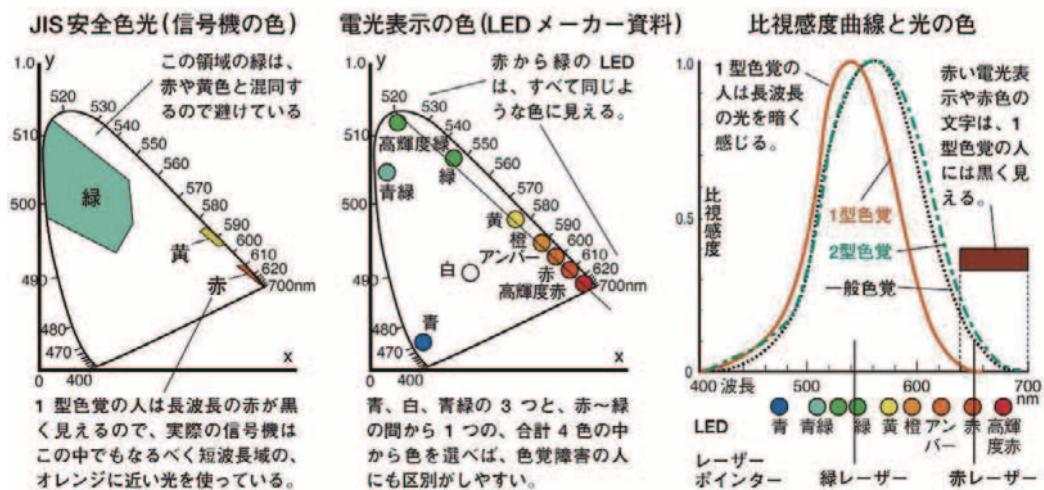
出典：神奈川県「カラーバリアフリー『色づかいのガイドライン』」平成20年（一部加筆）

- 色覚異常の人が見分けづらい色の組み合わせは、xy色度図の上でほぼ一直線に並ぶ。この線を混同線といふ。路線図など多くの色を使用する場合も、それぞれの色の範囲内で混同線に乗らないように色合いを微調整し、明度にも差をつけることによって、色覚異常の人にも区別がしやすくなる(色覚シミュレーションソフトを使うと、同じ混同線に乗る色が1つの色に表示されるので、見分けづらい組み合わせを確認できる。)。



色を明るさYと色度座標xyの  
3つの数値であらわす方法。

色覚障害異常人が見分けづらい色の組み合わせは、xy色度図の上でほぼ一直線に並ぶ。この線を混同線といふ。混同線に乗らないように色合いを微調整し、明度にも差をつければ、色覚障害異常人にも区別がしやすい。  
(色覚シミュレーションソフトは、混同線上に並んでしまう色を1つの色に変換して表示する。)



出典：秀潤社「細胞工学」誌「色覚の多様性と色覚バリアフリーなプレゼンテーション」平成14年及び金芳堂「脳21」誌「色覚のタイプによって色はどのように見えるか」平成15年10月（一部加筆）

# 高齢者・障害者等の主な特性

## (1) 高齢者

「平成 24 年版高齢社会白書」によると、昭和 45 年（1970 年）には、7.1% であった高齢化率（65 歳以上の高齢者の比率）は、平成 23 年（2011 年）には 23.3% に達しており、平成 47 年（2035 年）には国民の 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となると予測されている。

高齢者は、身体機能が全般的に低下しているため、明らかに特定の障害がある場合以外は、外見上顕著な特徴が見られないこともある。しかし、程度は軽くても様々な障害が重複している可能性があり、移動全般において身体的・心理的負担を感じていることが多い。

機能低下の内容や程度は様々であり、本人が気づいていないうちに進行していることもある。身体的な機能低下はそれぞれの障害と関連して対応を考えることができる。例えば、耳が遠くなるということは聴覚障害の一部と考えることができ、白内障で視力が低下することは、視覚障害の一部ということができる。

心理面では、体力全体が低下している高齢者は、機敏な動きや、連続した歩行等に自信がなくなり（また、実際に困難になり）、心理的にも気力が低下してくることがある。

### ■移動上の困難さ

- ・人混み、大規模な旅客施設、普段利用しない場所では不安を感じやすい。
- ・若い人のように長い距離を歩いたり、素早く行動することが困難な傾向にある。
- ・転倒したり、つまずきやすくなり、大きなけがにつながる可能性がある。
- ・路線図、運賃表、時刻表などの小さな文字が見えにくい。
- ・新しい券売機等の操作がわかりにくい。
- ・階段の上り下り、車両の乗降などは、身体的負担が大きい。
- ・階段の利用については、上るとき以上に下るときの身体的負担が大きく、不安に感じる。
- ・トイレに頻繁に行きたくなる。
- ・長時間の立位が困難であり、ベンチなどに座る必要がある。
- ・屋外や空調下などでは、水分摂取が適宜行えない等から体温調整が難しい。

等

### 1) 認知症

認知症は加齢に伴い著しく出現率が高まる疾病である。認知症の基本的な症状は単なる「もの忘れ」ではなく、脳の萎縮や血管の病変によって起こる認知・記憶機能の障害である。認知症にはいくつかの原因があり、アルツハイマー病や脳血管性認知症が代表的である。

### ■移動上の困難さ

- ・体験の全部や少し前のことを見失したり、忘れたことの自覚を伴わない記憶機能の障害がある。
- ・自分のいる場所や行き先、時間がわからなくなる見当識の障害がある。
- ・徘徊行動をとり旅客施設などに迷い込む場合がある。こうした行動は制止が困難な場合が多い。

等

## (2) 肢体不自由者（車いすを使用している場合）

車いす使用者は、下肢等の切断、脳血管障害、脊髄損傷、脳性麻痺、進行性筋萎縮、リウマチ性疾患等により下肢の機能が失われる（又は低下するなど）こと等により、障害に適した車いす（手動車いす、簡易式折りたたみ式電動車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす、（身体支持部のティルト機構やリクライニング機構等を有する）座位変換形車いす等）を使用している。また、一時的なけがによる車いすの使用も考えられる。

脳血管障害により車いすを使用している人は、左右いずれかの片麻痺の状態であることが多く、片方の手足で車いすをコントロールしている場合がある。

脊髄損傷により車いすを使用している人は、障害の状況により下半身、四肢等の麻痺が生じ、歩行が困難又は不可能になっている。また、便意を感じない、体温調整が困難、床ずれになる等、生活上多くの2次障害を抱えている場合が多い。床ずれを予防するため車いすのシートにクッションを敷いていることが多い。

脳性麻痺により車いすを使用している人は、不随意の動きをしたり、手足に硬直が生じていることがあり、細かい作業（切符の購入等）に困難をきたす場合がある。また、言語障害を伴う場合も多くあり、知的障害と重複している場合もある。

進行性筋萎縮症は進行性で筋肉が萎縮する疾患である。進行性のため、徐々に歩行が困難となり車いすを使用するに至る。首の座りや姿勢を維持するのが難しい場合もあり、筋肉が弱っていることから身体に触れる介助は十分な配慮が必要となる。

リウマチは慢性的に進行する病気で、多くは関節を動かした時に痛みを伴う。関節が破壊されていくため、特に脚などの力のかかる部分は、大きな負担に耐えられなくなる。そのため、症状が重くなると車いすを使う場合がある。

### ■移動上の困難さ

- ・車いす使用者は、段差や坂道が移動の大きな妨げとなる。
- ・移動が円滑に行えない、トイレが使用できない等の問題があることから、外出時の負担が大きい。
- ・階段、段差だけでなく、極端な人混み、狭い通路、急なスロープ、長い距離のスロープ、通路の傾斜などの通過も困難となる。
- ・券売機の設置位置が高かったり、車いすのフットサポートが入るスペースが十分でないなど券売機での切符の購入が困難な場合がある。
- ・頭の位置が低いために人混みでは周囲の人のバッグなどが顔にあたることがある。
- ・視点が常に低い位置にあり、高い位置にあるものが見えにくかったり、手が届かないことがある。
- ・上肢に障害がある場合、手腕による巧緻な操作や作業が難しく、エレベーターやトイレ、券売機等の操作ボタン等の操作が困難な場合がある。
- ・車いす（手動車いす、簡易式折りたたみ式電動車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす、座位変換形車いす等）が安定的に位置取りかつ動作できるスペースが必要なことがある。

等

### (3) 肢体不自由者（車いす使用以外）

杖歩行の場合、スロープでは滑りやすく、また、膝上からの義肢を装着している場合には、膝がないため下肢をまっすぐに踏ん張ることができず、勾配により歩くことが困難となる。加えて、車内では直立時の安定性が低く転倒の危険性があるため、多くの場合、座席が必要となる。

杖歩行以外でも、障害の部位や程度は様々で、その部位によって歩行機能のレベルや求められるニーズが異なる。

#### ■移動上の困難さ

- ・階段、段差だけでなく、極端な人混み、狭い通路、スロープ、通路の傾斜などの通過も困難となる。
- ・肢体不自由のため杖歩行をしている人は、短距離の移動でも疲労を感じる。ベンチなど休憩する場所を必要とする。
- ・松葉杖などを使用している人は、両手がふさがるため、切符の購入や料金の支払いが困難になる場合がある。

等

### (4) 内部障害者

「平成 24 年版障害者白書」によると、内部障害者は約 107 万人で、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約 31% を占めている。

内部障害は、普段、外見上わかりにくい障害である。全体の半数以上が 1 級の障害で、心臓疾患がもっとも多く、ついで腎臓疾患である。他の障害に比べ年々増加しているのが大きな特徴である。

#### 1) 心臓機能障害

不整脈、狭心症、心筋症等のために心臓機能が低下した障害で、ペースメーカー等を使用している人がいる。

#### 2) 呼吸器機能障害

呼吸器系の病気により呼吸機能が低下した障害で、酸素ボンベを携行したり、人工呼吸器（ベンチレーター）を使用している人がいる。

#### 3) 腎臓機能障害

腎機能が低下した障害で、定期的な人工透析に通院している人がいる。

#### 4) 膀胱・直腸機能障害

膀胱疾患や腸管の通過障害で、腹壁に新たな排泄口（ストーマ）を造設している人がいる。

オストメイト（人工肛門や人口膀胱を持つ人）は、トイレの中に補装具（パウチ＝排泄物を溜めておく袋）を洗浄できる水洗装置、温水設備等を必要とする。

#### 5) 小腸機能障害

小腸の機能が損なわれた障害で、食事を通じた栄養維持が困難なため、定期的に静脈から輸液の補給を受けている人がいる。

## 6) ヒト免疫不全ウイルス（HIV）による免疫機能障害

HIVによって免疫機能が低下した障害で、抗ウイルス剤を服薬している。

上記の内部障害の他にも膠原病や、パーキンソン病、ペーチェット病等の難病も、病気の進行によって、平衡を維持できない場合がある等、日常生活に著しく制約を受ける。

### ■移動上の困難さ

- ・長時間の立位が困難な場合がある。
- ・心肺機能の低下等により長い距離を連続して歩くことや階段の昇降が困難な場合がある。
- ・携帯電話等の電波によるペースメーカーへの影響が懸念される。
- ・障害の部位により、空気の汚染されている場所に近づけないことや、酸素ボンベの携行が必要な場合がある。
- ・膀胱・直腸等の機能障害による排泄の問題がある。
- ・オストメイトの人のパウチ洗浄設備など、トイレに特別の設備を必要とする場合がある。

等

## （5）視覚障害者（全盲・ロービジョン・色覚異常）

「平成 24 年版障害者白書」によると、視覚障害者は約 31 万人、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約 9% を占めている。疾病等により後天的に障害となった人が 80% と圧倒的に多く、年齢が高くなるほど増加している。

また、色覚異常の人は、日本人の男性の 20 人に 1 人、女性は 500 人に 1 人の割合で、全国で約 320 万人程度いると言われている。

視覚障害者には、主として音声による情報案内が必要となる。たとえば、運賃や乗り換え経路の案内、駅構内の案内等である。また、ホーム上での適切な誘導による安全確保等、移動の安全を確保することが重要となる。

視覚障害者は、まったく見えない全盲の人だけでなく、光を感じたり物の輪郭等を判断でき、視覚障害者誘導用ブロックや壁面・床面のラインと背景色の色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）を目印に外出できるようなロービジョン（弱視とも呼ばれる）と言われる人も少なくない。全盲は視覚に障害のある方の 2 割程度といわれ、その他はロービジョンとなる。ロービジョンは周囲の明るさや対象物の輝度コントラスト等の状況によって、同じ物でも見え方が異なる場合がある。

ほかに、視野の一部に欠損があり、周囲の情報を十分に視覚的に捉えることができない障害や視力低下、ぼやけて見えにくい、視野狭窄により見えにくい、視野の中心の暗点により見えにくい、明暗の順応に時間がかかる、まぶしく感じて見えにくい等、様々な障害がある。

色覚異常の人は、明度や彩度の似た色の判別が困難となる。また、加齢により色覚機能が低下する人もいることから、今後、高齢化の進展により何らかの色覚異常を有する人が増えるものと見込まれる。色覚異常の人は、一見異なった色でも同じ明度や彩度の場合見分けることが困難となることがある。例えば、「赤と緑とグレー」、「オレンジと黄緑」は明度が同じであるため、区別することが困難となる場合がある。逆に、「緑と青緑」の 2 色は見分けることができる場合がある。このため、旅客施設における案内表示等について、色覚異常の人に対する配慮が必要となる。

視覚障害者が、公共交通機関を利用して外出する時は、目的地への道順、目標物等を事前に学習してから出かけることが一般的である。しかし、日によって屋外空間の状況は変化することから、天候、人の流れ、不意な工事の実施等、いつもと違う環境に遭遇することも少なくない。また、急に初めての場所に出かける必要に迫られることもある。単独歩行に慣れている視覚障害者でも、こうした状況の変化は緊張を強いられ、ともすれば思わぬ危険に遭遇することもある。駅周辺の放置自転車や、コンコースに出店している売店等も注意しなければぶつかるため、周囲の配慮が必要となる。

#### ■移動上の困難さ

- ・経路の案内、施設設備の案内、運行情報等、主として音声・音響による情報案内が必要である。
- ・視覚障害者はホーム上を歩行する際に転落の危険・不安を感じている。
- ・ロビジョン者たは、色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）がないと階段のステップや表示などが認識できない場合がある。また、文字表示は大きくはっきりと表示し、近づいて読めることが必要である。
- ・色覚異常の人は、線路の案内図や時刻表、路線情報の表示などにおいて、明度や彩度の似た色など、色の組み合わせによりその識別が困難になる場合がある。

等

### （6）聴覚・言語障害者

「平成24年版障害者白書」によると、聴覚・言語障害者は約34万人、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約10%を占めている。

聴覚・言語障害者は、コミュニケーションをとる段階になって、初めてその障害に気がつくことが多く、普段は見かけ上わかりにくい。聴覚の障害も個人差が大きく、障害の程度が異なる。特に乳幼児期に失聴するなど、その時期によっては言葉の習得が困難になるため、コミュニケーションが十分に行えない場合もある。聞こえるレベルにより、補聴器でも会話が可能な人もいるが、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないこともある。また、重度の聴覚障害の場合には補聴器をつけても人の声を聞き取ることができない場合がある。聞こえないことにより、言葉をうまく発音できない障害を伴うことがある。また、聴覚障害という認識がなくても、高齢になり耳が聞こえにくくなっている場合もある。

聴覚障害者は、公共交通機関を利用するときに、駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じている。電光掲示装置や何らかの視覚的な表示機器を必要としている。アナウンスが聞き取れない、車内に電光掲示装置がない等の状況では、外を見たり、駅名、停留所名表示に常に注意しなければならない。列車の接近音、発車合図が聞こえないことにより、列車に接触しそうになったり、ドアに挟まれそうになったり、危険な思いをすることが少くない。

聴覚・言語障害者にとって、窓口や案内時におけるコミュニケーションの取り方を習得した職員による、短く簡潔な文章による筆談、できれば簡単な手話等での対応が望まれる。

### ■移動上の困難さ

- ・旅客施設内、ホーム、車内での案内放送が聞こえない場合がある。
- ・ホーム等では列車の接近や発車合図に気がつかない場合がある。
- ・事故や故障で停止・運休している時の情報が音声放送だけではすぐに得られない。
- ・駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じることがある。
- ・可変式情報表示装置や何らかの視覚的な表示機器がない駅や車内では不便を感じる。
- ・外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいため障害を理解されないことがある。
- ・聴こえるレベルにより、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないことがある。
- ・カウンター窓口越しの対応などで相手の表情が見えないとコミュニケーションが取りにくいことがある。

等

## (7) 知的障害者

「平成 24 年版障害者白書」によると、わが国の知的障害児・者数は、54 万 7 千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている知的障害者は 41 万 9 千人、施設で生活している知的障害者は 12 万 8 千人である。

知的障害とは、概ね 18 歳頃までの発達期に脳に何らかの障害が生じたために、「考えたり、理解したり、感情をコントロールしたり、話したり」する等の知的な能力やコミュニケーションに障害が生じ、社会生活への適応能力が同年齢の子供と比べて低いなどの課題を持つ障害である。主な原因として、ダウン症候群など染色体異常によるもの、脳性マヒやてんかんなどの脳の障害がある。また、発達障害を併せもつことが少なくない。

知的障害者は都道府県等より療育手帳（知的障害者福祉手帳）が交付されている。

### 1) ダウン症

ダウン症は染色体異常を伴う障害である。身体的な特性としては、成長に少し時間がかかるため、出生時から体重、身長とも平均より少なくその後も同年齢の平均に比べ小さい等の特徴がある。

### ■移動上の困難さ

- ・利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。
- ・一度にたくさんのことと言われると混乱することがある。
- ・困ったことが起きたときも、自分から人に助けを求めることができない人もいる。
- ・コミュニケーションに際しては、ゆっくり、ていねいに、わかりやすく説明することが必要となる。

等

## (8) 精神障害者

「平成 24 年版障害者白書」によると、わが国の精神障害者は 302 万 8 千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている精神障害者は 267 万 5 千人、施設に入所している精神障

害者は 35 万 3 千人である。

### 1) 総合失調症

約 1% の発病率で身近な病気である。日本では約 67 万人が治療を受け、20 万人以上が入院生活を送っている。

不眠やあせりの気持ちがひどくなり、つらい気持ちになるが、治療を受け十分な休養とて規則正しい生活のリズムを作ると、回復へ向かう。

### 2) うつ病

うつ病は、ストレスにさらされれば誰でもなる可能性がある。大きな悲しみ、失敗等が原因で、食欲の低下や不眠を招くことがあるが、うつ病はこれが重症化し、そのまま治らなくなったり、治りにくくなったりした状態である。まれに高揚状態（そう）があらわれる人もいる。

### 3) てんかん

脳内に正常よりも強い電気的変化が突然に生ずることにより、意識障害やけいれんの発作が起きる病気で、規則的に服薬を続けると大部分は発作を防げるようになる。また、手術で根治する場合もある。一部に発作をコントロールできず、発作が繰り返されることがあるが、発作は通常 2~3 分でおさまる。まれに発作が強くなったり、弱くなったりしながら長時間つづく「発作重積」と呼ばれる状態がある。

## ■移動上の困難さ

- ・ひとりで外出する時や、新しいことを経験するときは、緊張し、不安を感じやすい。
- ・腹痛や吐き気を催すときがあるので、トイレの近くに座るようにしている人や、喫煙によりストレスの解消を図ろうとする人がいる。
- ・関係念慮（本来自分とは関係のないことを自分に関係づけて考えたり感じたりする。）が強く外出することが困難な人もいる。
- ・のどの渇き、服薬のため水飲み場を必要とする人もいる。

等

## （9）発達障害者

発達障害は、人口に占める割合は高い（「平成 19 年版障害者白書」によると、小中学校の通常学級において、全児童生徒の約 6% の割合で存在することが指摘されている。）にもかかわらず、法制度もなく、十分な対応がなされていない状況であったが、平成 17 年 4 月に「発達障害者支援法」が施行され、公的支援の対象となった。同法では発達障害とは広汎性発達障害（自閉症等）、学習障害、注意欠陥多動性障害等、通常低年齢で発現する脳機能の障害とされている。

### 1) 自閉症・高機能自閉症・アスペルガー症候群

自閉症は、人との関わりが苦手、コミュニケーションが上手にとれない、興味や関心の範囲が狭く特定の物や行為へこだわりを示すなどの特徴がある。高機能自閉症やアスペルガー症候群は、自閉症の特徴をもちらながらも知的発達の遅れを伴わないので、障害に気づくことが更に遅れやすいと言われている。これらの障害を総称して広汎性発達障害又は自閉症スペクトラムともいう。

## 2) 学習障害（LD）

学習能力（読み・書き・計算等）の一領域のみが他に比べて著しく発達が遅れている場合、学習障害と診断される。

## 3) 注意欠陥・多動性障害（AD／HD）

注意欠陥・多動性障害は、適切に注意や関心を持続することが困難、外からの刺激に衝動的に反応しやすい、自分の感情や行動をうまくコントロールできないといった行動がみられる。

### ■移動上の困難さ

- ・外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいため障害を理解されないことがある。
- ・利用上のルールや常識が理解できにくいうことがある。
- ・車内で座席にずっと座っていることができないことがある。
- ・大声をだしたり騒いだりする人もいる。
- ・環境の変化を理解し対応することが困難なので、ごくわずかな変化にも対応できないことがある、例えば行き先の変更や時間の遅れが合った場合に困惑する。
- ・場面にあった会話や行動ができず、周囲から浮いてしまうことがある。
- ・気持ちをうまく伝えられないために、コミュニケーションがとれないことがある。
- ・流れる文字や情報表示の転換が早いときには情報取得が困難となる。
- ・匂い、光、音、温度等に対して感覚過敏や感覚鈍麻がある場合がある。
- ・聴いても理解できなかつたり、時刻表が読めない人もいる。
- ・「不注意」「多動性」「衝動性」の行動特徴があり、車内で座席にずっと座っていることができない人もいる。

等

## （10）妊娠中・乳幼児連れ（ベビーカー使用者など）の人

妊娠中の人やベビーカーを使用している人、子どもを抱いている人は、円滑な移動のためには、さまざまな配慮が必要となる。

特に、妊娠初期の人は、赤ちゃんの成長やお母さんの健康を維持するための大切な時期であるものの、外見からはわかりにくいため特段の配慮が必要となる。また、他の人に迷惑をかけてしまうことを恐れたり、公共交通機関の利用を躊躇してしまうといった心理的なバリアが存在している場合がある。

### ■移動上の困難さ

- ・妊娠初期は外見からはわかりにくいため、体調が優れない場合でも優先座席の利用がしにくい。
- ・長時間立っているのが困難な場合がある。
- ・長い距離を連続して歩くことや階段の昇降が困難な場合がある。
- ・妊娠中でお腹が大きくなった人は足元が見えにくくなるため、階段を下りることが非常に困難となる。
- ・人ごみの中で移動しにくい。
- ・ベビーカーを畳んで子どもを抱えなくては行けない場合、特にバランスを崩しやすく危険である。

- ・ベビーカーや大きな荷物を持っている場合、また子どもが不意な行動をとる場合などに他の人の迷惑になったり、危険な場合があるため、公共交通機関の利用に心理的なバリアを感じている。

等

### (11) 外国人

日本語による情報を理解することが困難である。日本語によるコミュニケーションが困難である。英語表記やその他の外国語による表記、言語の違いによらない図記号（ピクトグラム）や数字・アルファベットなどを用いた表示が有効である。

### (12) 一時的な怪我をした人や大きな荷物を持った人

海外旅行用トランクやカートなどの大きな荷物を持ったまま、あるいは怪我をして公共交通機関を利用する場合に、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。

### (13) 病気の人

病気の人は、病気の種類や状況によって身体機能が全般的に低下し、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。また、移動中において服薬や注射などを必要とする場合がある。

（参考）上記の「高齢者・障害者の主な特性」を参考のうえ、個々の障害に対応したニーズを的確に把握し、障害の特性に応じた適切な対応が求められる。一方でWHO（世界保健機関）では、ICF（国際機能分類）という考え方方が採択されている。これは、人間の生活機能と障害について「心身機能・身体構造」「活動」「参加」の3つの次元及び影響を及ぼす「環境因子」等の因子で構成されるもので、例えばバリアフリー整備による環境評価も含めた機能分類を行うことができる。今後の新たなバリアフリー化のための技術開発など、障害の理解並びにバリアフリー促進の視点から、ICFの適切な活用方策の検討が望まれる。

（詳しくは厚生労働省資料等を参照されたい）

（高齢者・障害者等の主な特性を記載するにあたって参考とした主な文献）

- ・内閣府編「平成24年版 障害者白書」、2012年
- ・内閣府編「平成24年版 高齢社会白書」、2012年
- ・シルバーサービス振興会編「ケア輸送サービス従事者研修用テキスト 平成17年7月改訂」中央法規出版、2005年
- ・国土交通省「ゆっくり「ゆっくり」「ていねいに」「くりかえし」－知的障害、精神障害のあるお客様への応対－」、2004年
- ・全国視覚障害者情報提供施設協議会編「視覚障害者介護技術シリーズ3 初めてのガイド」、1999年
- ・直居鉄監修「新版 視覚障害者の介護技術－介護福祉士のために－」YNT企画、1999年
- ・大倉元宏編著、村上琢磨「目の不自由な方にあなたの腕を貸してください－オリエンテーションとモビリティの理解－」財団法人労働科学研究所、2000年
- ・E&Cプロジェクト編「“音”を見たことがありますか？」小学館、1996年
- ・厚生省大臣官房傷害保険福祉部企画課監修「障害者ケアマネジャー養成テキスト 身体障害編」中央法規出版、1999年
- ・山縣文治、柏女靈峰編集委員代表「社会福祉用語辞典 第6版－福祉新時代の新しいスタンダード」ミネルヴァ書房、2007年
- ・『21世紀のろう者像』編集委員会編「21世紀のろう者像」財団法人全日本ろうあ連盟出版局、2005年
- ・介護予防に関するテキスト等調査研究委員会編、厚生労働省老健局計画課監修、「介護予防研修テキスト」株式会社社会保険研究所、2001年

## おわりに ～移動等円滑化整備の基本的な考え方に基づく整備に向けて～

本整備ガイドラインは、多様な利用者ニーズに対応するため、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮し、公共交通機関の望ましいバリアフリー整備の内容を示したものである。

今回のガイドライン見直しでは、本整備ガイドラインに沿った公共交通機関のバリアフリー整備に取り組むにあたっての基本的な考え方を、第1部「公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインの活用と整備の基本的な考え方」に記載した。これは、従来のガイドラインの記載の範囲では設備ごとの整備内容を示すことができても、個々の整備内容を連携させた連続的な整備、多様な利用者の特性に配慮した対応は難しいことから、種々の整備を行うにあたって念頭に置くべき横断的な考え方として記載したものである。

旅客施設同士や隣接する施設との一体的、連続的な整備にあたっては、関係する他の公共交通事業者や施設設置管理者との調整を図り、バリアフリー化を行うべき区域の面的整備を目指す観点から、所管行政府とも連携して、バリアフリー法に規定されている基本構想の策定によって、公共交通機関利用者、周辺地域生活者の利便性向上を企図することも重要である。

また、ガイドラインの前提となる移動等円滑化基準(省令)のスパイラルアップについて、平成24年8月に国土交通省において取りまとめられたバリアフリー法施行状況検討会の検討結果において、中長期的に取り組むべき課題にあげられている。

今回のガイドライン見直しでは、「◎：移動等円滑化基準に基づく整備内容」の項目を立てて整備内容の明確化を図ったところであり、ガイドライン改訂に続いて継続的に、バリアフリー化の進展やその技術水準、利用者ニーズ、地域の実情等の把握を行ったうえで、現行の移動等円滑化基準についても見直しを検討する必要がある。

### 残された課題について

#### 【全体】

##### 高齢社会への対応

- ・加齢や生活習慣が原因で足腰の機能が衰えるなど高齢者特有の課題について、高齢者の増加、超高齢社会を迎える情勢に対応した移動等円滑化を進める必要がある。

##### 知的障害、発達障害、精神障害者への対応

- ・知的障害者、精神障害者、発達障害者への対応は症状がさまざまであり、ガイドラインでは最大公約数的な対応の記述に留まっている。こうした障害を持つ利用者への対応には、施設整備のみによらず接遇、介助との連携が重要であり、今後の記述方法について検討すべきである。

##### ロービジョン（弱視）者、色覚異常者への対応

- ・サインや照明計画において、ロービジョン者、色覚異常者への配慮は、未だ十分とは言えず、調査研究や学究的知見に基づく科学的、医学的な根拠をもとにして現状を見直し、必要な課題について対応案を拡充する必要がある。

## 車椅子、補装具等への対応

- ・車椅子の派生形としてのハンドル型車椅子だけではなく、さまざまな補装具が出てきており、単にJISの規定を考慮して施設や車両の仕様を決めるだけでは公共交通機関側での対応が難しい状況が生じている。一方で利用の引き受けや接遇の運用上の問題点も現時点では明確な指針を示すに至っていないことから、これら用具を使用する障害当事者が乗車できないという状況が生じており、改善に向けた取り組みが必要である。

## 【旅客施設編】

### <鉄道>

- ① サイン等視覚表示設備の見え方については旅客施設構内という空間特性、多くの旅客がいること、広告等の他の掲出物との関係等さまざまな条件を考慮しなければならず課題が多い。このため必要とする情報の優先順位を明確にして機能を確保する必要がある。
- ② 旅客施設の照明の明るさ（照度）は、JISで乗降客数により規模別に3区分され大まかな照度が規定されているのみである。現状では視力に障害がある利用者の移動円滑化の観点から十分な対応ができていないことも考えられ、ガイドラインにおいて照度以外の評価方法を示すなど、照明計画手法のあり方や、節電など通常時以外の配慮事項など、再検討の必要がある。
- ③ 視覚障害者誘導用ブロックによる視覚障害者のエスカレーターへの誘導は視覚障害者のニーズが高く、現実にはすでに利用している視覚障害者も多いことを踏まえて、音声案内との組み合わせでどのような誘導方法が安全上、利便上適切か、そのあり方を検討する必要がある。
- ④ 1日あたりの乗降客数が3,000人～5,000人未満の旅客施設における対応をどうするか、特にこの規模の駅では無人駅が多数あることを想定し、そうした状況での接遇等の対応のあり方、5,000人以上の駅と同程度の設備が必要かどうか等、新たな整備の考え方を検討する必要がある。
- ⑤ バリアフリー法では、移動等円滑化基準への適合義務は旅客施設を新設、大改良した時に限られており、既存施設における基準適合については努力義務に留まっている。旧基準のまま残っている旅客施設が多くある中で、既存不適格の状況をどのように解消していくか議論が必要である。

## 【車両等編】

### <鉄軌道>

- ・車両内の車椅子スペースについて、多くの日本の都市間鉄道の車両は車体断面が小さいため、他の車椅子使用者や車内販売のワゴン等が通過できる通路幅を確保しながら、車椅子スペースを確保することが課題となっている。
- ・通勤型車両では車椅子スペースの数、設置位置について、車椅子使用者が任意の乗車位置を選択できること、ベビーカー利用者との共用化の対応など増設の必要性が指摘されたが、座席数の減少、相互直通運転等で異なる事業者の車両が乗り入れる場合の位置の不統一、渡り板による乗降介助時に場所の間違いが生じるなどの課題も残されている。

### <バス>

- ① ノンステップバスの普及が進んでいるが、低床部が狭く十分な旅客キャパシティが確保

できない。車両全体へ低床部を広げる必要があり、開発中の改善型のノンステップバスのみならずインホイールモーター式のEVバスなどの活用も視野に入れ、車両の改善を進める必要がある。

- ② リムジンバス、高速バス等の都市間バスについての車椅子利用、ステップ段差の最小化など、都市間バスの移動等円滑化を促進するための方策として、リフトを設置する場合の技術課題と対応方策について検討し、必要な部分はガイドラインへ取り入れる必要がある。
- ③ バス車両における車椅子固定装置は多様な車椅子に容易に対応できるものがないため、装置が十分活用されていない。衝突による二次的な被害を減らすうえでも他の乗客にとっても安全上大きな課題であり、どのような車椅子にも装着できる固定装置の開発、車椅子側の固定部の明確化、強度確保等の課題を解決する必要がある。
- ④ ベビーカーは、折りたたまない状態でのバス車両内への乗車が進んでいるが、ベビーカーの固定はガイドラインでも触れられておらず具体的な検討が必要である。

#### ＜タクシー＞

- ・ユニバーサルデザインタクシーを新たに記載したが、高齢者などの乗降性についてはまだ課題がある。また、乗合タクシーについては、ベースとなる車両がこれまでのワゴン車両の概念を出ないので、革新的な仕様に基づく車両の開発を促すガイドラインの検討など、今後の改善が期待される。

#### ＜航空機＞

航空サービスは機材、施設、オペレーション（接遇）が相互に連携することで有効な移動等円滑化が実現されるものであり、十分な移動等円滑化が達成されるよう全体を見て議論すべき領域である。

- ① 通路が1つしかない航空機における車椅子対応トイレは、通常のトイレ2室を連結して使用できるタイプのトイレを備えた機種が登場間近であり、今後はこれらの動向を見つつガイドラインへの取り込みを考慮すべきである。
- ② 小型コンテナしか搭載できない機材では電動車椅子が収納できない場合があるので、この場合の対応について考える必要がある。

### 【旅客施設と車両等の双方に係る課題】

#### ＜鉄道＞

- ① 車両とホームの段差と隙間の解決策としてホームの部分かさ上げの要望もあるが、車両の低床化等の動向も踏まえた解決策を検討する必要がある
- ② ホームドア、ホーム柵の整備では、これまで課題とされていた車両の扉位置に依存しない、開口部を可変できるホーム柵が試験供用される段階になり、今後の動向を見極め、整備内容の記述について検討を図るべきである。

#### ＜バス＞

- ・バス停留所の整備主体に対して、歩道とバスの間の段差解消、バスの正着ができるような構造、ガードパイプがバス出入口に支障しない等、ガイドラインでも整備促進のための記述の検討を行う必要がある。

#### ＜航空＞

- ① 搭乗時のPBB（パッセンジャーボーディングブリッジ）以外の対応可能性と仕様について

て、ガイドライン本文への記述の必要性を検討する必要性がある。

- ② ランプバスの移動円滑化（ノンステップバスの導入）を進める必要がある。
- 

この「おわりに」は、秋山哲男公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドライン検討委員会委員長／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小委員会委員長、鎌田実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小委員会委員長から、ガイドライン検討過程において頂いたコメントを事務局がとりまとめて記載したものである。



## 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—)

---

平成 25 年 10 月 (October, 2013)

監修 国土交通省総合政策局安心生活政策課  
編集発行人 岩村 敬  
発行 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

---

〒102-0076 東京都千代田区五番町 10 五番町 KU ビル 3 階

電話 03-3221-6673 (バリアフリー推進部)

ファクシミリ 03-3221-6674

URL <http://www.ecomo.or.jp/>

---

The ECOMO Foundation

# 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



公益財団法人  
**交通エコロジー・モビリティ財団**  
Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation