

バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）（案）及びバリアフリー整備ガイドライン（車両等編）（案）
に関するパブリックコメントの概要及びこれに対する対応等について

実施期間　　：平成19年4月9日（月）～5月8日（火）
告知方法　　：交通エコロジー・モビリティ財団ホームページHP等に掲載
意見提出方法：電子メール、FAX、郵送

バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）（案）及びバリアフリー整備ガイドライン（車両等編）（案）に関して頂いた御意見の全体像が把握できるように、頂いた御意見の中から代表的な御意見を抽出し、整理しております。
紙面の都合上、表現については簡素化しております。
ページ番号は、左がバリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）及びバリアフリー整備ガイドライン（車両等編）のパブリックコメント案時点のもの、右が7月26日に公表した時点のものを指します。

・バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）（案）

| 主な御意見 | 見解・対応等 |
|--|--|
| <p>共通部分</p> <p>共通（総論）部分</p> <p>心のバリアフリーやスパイラルアップといったソフト施策についても、具体的なガイドラインを示すべき。</p> | <p>本整備ガイドラインは、旅客施設の望ましい整備内容を示すものであり、ご指摘の点をガイドラインとして取り上げることは適切ではないと考えている。なお、ソフト施策の充実については、「おわりに」にて記載しているところ。</p> |
| <p>対象施設と対象者（P3）（P3～4）</p> <p>弱視、色覚障害者は、外見からは気づきにくいことがある旨を記述すべき。</p> <p>各種障害は、それぞれ組み合わせることもあり得ることを記述すべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ、「視覚障害者（全盲・弱視・色覚障害）」の「おもな特性」に、「外見からは気づきにくいことがある」を追記することとした。</p> <p>ご意見を踏まえ、「本整備ガイドラインにおける対象者と対象とするケース」の欄外に、「高齢者、障害者等においては、複合障害の場合がある」旨を追記することとした。</p> |
| <p>本整備ガイドラインにおける基本的な寸法（P5）（P5）</p> <p>車いすの想定寸法や、通過に必要な最低幅等を拡大すべき（たとえば、原案記載の寸法を一律に10cmずつ拡大する等。）。</p> <p>ハンドル形電動車いすについても基本寸法を想定すべき。</p> | <p>公共交通機関の利用においては、一定の空間制約等があることから、JIS規格を基準とした必要最低寸法等を記載しているものであり、原案のとおりとする。なお、移動等円滑化基準においては、出入口等は最低80cm以上の幅を確保することを義務付けているところ。</p> <p>ハンドル形電動車いすによる公共交通機関の利用に関しては、別途検討が必要であると考えている。なお、大きさ（幅・全長）については、JIS規格と同一である。</p> |
| <p>移動等円滑化された経路（P9・10）（P9～12）</p> <p>非常時に備えて2方向の避難を確保できることを前提とする旨を記述すべき。</p> <p>大規模駅については、複数のバリアフリー経路を設けることを標準とするべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ「考え方」に「主動線が利用できない異常時も勘案し、バリアフリー化された経路を複数確保することが望ましい。」と修正することとした。また、本文中の「他の経路についても可能な限りバリアフリー化する」との文言によっても同様の考えが反映されているものと考えている。</p> <p>空間特性、利用者動線等が旅客施設ごとに多種多様である状況下において、ご指摘の点を一律にガイドライン化することは困難であると考えている。まずは、参考1-1の通り先進（参考）事例を紹介す</p> |

| | |
|--|--|
| <p>工事中は、人の配置や適切な音声案内により、視覚障害者が迷うことがなく、また、危険がないようにすべき。</p> | <p>ることにより、複数経路のバリアフリー化について普及促進を図ることが重要であると考えている。 ご意見を踏まえ、「工事期間中は旅客の安全な移動に配慮する」旨を追記することとした。</p> |
| <p>公共用通路との出入口 (P11・12) (P13・14) 入口がどこにあるのか、またどこに通じる入口なのか等について、音声案内を行うべき。</p> <p>スロープ始末端部には、点字ブロックを敷設するべきでない。</p> | <p>音情報の増えすぎによる混乱を避けるため、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン追補版」(平成14年策定)では、音案内の設置場所を5つに絞ったところ。本整備ガイドラインにおいては、同追補版を引継ぎ、地下駅の地上出入口について、音響案内を実施することを促進しているところ。 視覚障害者に傾斜路の存在を注意喚起する必要があることから、傾斜路の始末端部に点状ブロックを敷設することを記載しているもの。なお、移動等円滑化基準では、傾斜路の上下端に点状ブロックを敷設することが義務化されており、本記述は同基準の内容を受けたものである。</p> |
| <p>乗車券等販売所、待合所、案内所の出入口 (P13) (P15) 入口がどこにあるのか、またどこに通じる入口なのか等について、音声案内を行うべき。 通路、エレベーターロビー、待合室、水飲み台、救護室、プラットホームの連絡装置、プラットホーム上の設置物等についても同旨の意見あり。</p> | <p>音情報の増えすぎによる混乱を招くことを避けるため、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン追補版」(平成14年策定)では、音案内の設置場所を5つに絞っているところであり、本整備ガイドラインは同追補版を引継ぐこととしている。但し、空間特性などに応じて、有効な案内となる場合の音案内の設置を妨げるものではない。</p> |
| <p>通路 (P15～18) (P17～21) コンコースや通路は、高齢者や弱視者の移動等円滑化に配慮し、十分な明るさを確保するよう、採光や照明、床の色に配慮すべき。 階段についても同旨の意見あり。</p> | <p>通路の明るさとともに床の色の選択や照明配置などが歩行に与える影響が大きいことは認識しているが、ガイドラインにおいて目安を示すまでに至らなかった。本整備ガイドラインでは、コラムに「床面、壁面への配慮事項」を記載したほか、参考1-14として「照明計画による空間把握、視認性の向上例」を紹介しているところ。</p> |
| <p>階段 (P22～24) (P26～28) 踏面の端部の色は、始まりの段から終わりの段まで統一された色とするべき。 手すりに係る点字表示位置を統一するべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ、「踏面の端部(段鼻部)の色は始まりの段から終わりの段まで統一された色とする」旨を追記することとした。 ご意見を踏まえ、「階段始末端部の点状ブロックの敷設された範囲</p> |

近くの手すりの端部（水平部分）に表示する」旨を追記することとした。また、併せて、参考1-17図に階段手すり点字の設置位置を示すこととした。

昇降機（エレベーター）（P25～33）（P29～38）

直角2方向型エレベーターは、駅構内のレイアウト上やむを得ない場合に限って導入すべき。

エレベーターの規格を拡大すべき。

かご内に設置する鏡は、ドア付近の足元や外側の状況が見えるよう、床上40cm以下から150cm以上程度に設置すべき。
指の動きが不自由な利用者が操作できる形状の操作盤の設置は、標準的な整備内容とするべき。

エレベーターロビーの安全確保方策については、十分な広さの空間の確保のほか、転落防止策を併せて講ずるべき。

ご意見を踏まえ、「考え方」において、「利用者動線や車いす使用者が内部で転回することなく利用できる」といった利便性等の観点からスルー型が有効な場合は、その設置を積極的に検討する」と修正することとした。

標準的な内容として移動等円滑化基準で示されている最低限の寸法を示しているものであり、原案のとおりとする。なお、参考1-24において、ストレッチャー対応型・大型エレベーターの有効性・設置事例を示し、その設置の促進を図っているところ。

ご意見を踏まえ、「床上40cm以下から150cm程度までのものが望ましい」と修正することとした。

ご意見を踏まえ、「操作盤のボタンは、指の動きが不自由な利用者も操作できるような押しボタン式とし、静電式タッチボタンは避ける」と修正することとした。

ご意見を踏まえ、本項目について以下のとおり修正することとした（下線部が修正箇所。）

車いすが転回できる広さ（150cm以上×150cm以上）を確保する。
電動車いすが転回できる広さ（180cm以上×180cm以上）を確保することが望ましい。

新設等の場合には、エレベーターロビー付近には、下り階段・下り段差を設けない。

既存施設であってエレベーターロビー付近に下り階段・下り段差が存在する場合には、参考1-28を参考として、その間には十分な広さの空間を設ける。

この場合、利用者の安全を確保する観点からは、上記措置のほか、転落防止ポールの設置等の転落防止策を併せて講ずることが望ましい。

視覚表示設備（P39～65）（P43～71）

（色覚障害者への配慮として参考2-5が追加されたが）見え方には個人差があるので、表示方法について色以外の別の手法についても記述すべき。

ご意見を踏まえ、「路線、車両種別等を色により表示する場合には、文字を併記する等色だけに頼らない表示方法にも配慮する」旨を追記することとした。

地下駅へのエレベーターへの誘導サインと文字による案内を、主要出入口に表示するとともに、エレベーター設置場所付近の歩道に矢印付きサインを設置すべき。

バス停留所の時刻表には、ノンステップバスの運行時間等を表示すべき。

運賃表を掲出する場合の掲出高さに係る配慮事項は、誘導サイン・位置サインを設置する場合にも適用されるべき。

隣接する他社線、公共空間との連続的な誘導サインの設置については、望ましい内容ではなく標準的な内容とするべき。

表示文字数が少ないデバイスの場合には、簡潔な文字表現とし、一瞥でも誤読しないように配慮すべき。

視覚障害者誘導案内用設備（P66～75）（P72～89）

鉄軌道駅の改札口においては、視覚障害者が利用するときのみ音声案内が行われるような装置を設置すべき。

その他、階段、地下鉄の地上出入口についても同旨の意見あり。エスカレーターの乗り口に向けて視覚障害者誘導用ブロックを敷設すべき。

多機能トイレは、動線的に一番手前にあるのが便利であり、そのような施設構造とするべき。

視覚障害者誘導用ブロックは、実に曖昧で情報量が少ない設備である。最近では、ブロックの敷設が増え、足の不自由な方に迷惑となっている。敷設方法について検討すべき。

触地図や点字案内板はナンセンスであり、不要である。

視覚障害者誘導用ブロックは、周辺の床材との対比を考慮して明度

ご意見の趣旨は、原案の「経路を明示する主要な誘導サインは、出入口と乗降場間の随所に掲出するサインシステム全体のなかで、必要な情報が連続的に得られるように配置する」との文言で担保されているものと考える。

ご意見を踏まえ、「バスターミナルの乗降場」の項に「乗降場の時刻表（バスターミナル以外のバス停のものを含む。）には、ノンステップバス等の運行時間を分かり易く表示することが望ましい。」旨を追記することとした。

ご意見を踏まえ、誘導サイン、位置サインの「表示面の向きと掲出高さ」の項に「案内サインの掲出にあたっては、照明の映り込みがないように配慮する」旨を追記することとした。

関係先が多数に及ぶケース等協議が難航する場合は想定されることから、ご意見の趣旨を踏まえ、原案に「関係者が多岐にわたる等の場合においては、協議会等を設置して検討する」と追記することとした。

ご意見を踏まえ、「表示する情報内容」の項に「簡潔かつ分かりやすい文章表現とする」旨を追記することとした。

情報端末による音声案内、感知式の音声案内により視覚障害者のみ提供される新たな誘導システム・音声情報システムなどについては、今後の技術動向を見極める必要があると考えている。

視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法の詳細については、別途検討が必要であると考えている（視覚障害者誘導用ブロックの敷設経路に係る問題点等については、併せて「おわりに」にも記載しているところ。）。

ご意見を踏まえ、「考え方」中の「トイレ」の項目に「多機能トイレは入口近くに配置されていると利用しやすい」旨を追記することとした。

視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法の詳細については、別途検討が必要であると考えている（視覚障害者誘導用ブロックの敷設経路に係る問題点等については、併せて「おわりに」にも記載しているところ。）。

触知案内図等を必要とする意見もあることから、現段階で記述を削除することは適切ではないと考えている。

視覚障害者誘導用ブロックの色彩については、現在JIS規格化の検

差あるいは輝度比などが十分に確保できない場合は、誘導ブロックに隣接する床面 5 cm程度を黒くし、周辺の床面との区別を明確にするとともに、ブロックの色彩の連続性を図るべき。
点字による案内板等の位置を知らせる音響案内装置は、他との混同を避けるため、改札チャイム、出入口チャイムとは異なるものとするべき。
線状ブロックで誘導した券売機には、すべてのボタンに点字テープを貼付するべき。

討が進められており、その結果を受け、本整備ガイドラインに反映する予定。

ご意見を踏まえ、「音響案内装置」の項に「この場合、改札口、プラットホーム上の階段、地下駅地上出入口における音響案内とは異なるものを採用するものとする。」と追記することとした。
ご意見及びJIS T0921規格との整合を踏まえ、「券売機には、操作可能なすべてのボタン、投入・取出口を示す点字を併記することが望ましい」と修正することとした。

トイレ (P85~93)(P90~98)

男女別の多機能トイレを設置する場合は、異性介助の者が入りやすい位置に設置するべき。

視覚障害者誘導用ブロックは、出入口正面に誘導するべき。また、トイレ内では、男性用においては出入口に一番近い小便器まで、女性用においては出入口から最短距離の個室まで誘導するべき。

男性用小便器は、自動センサー式の便器洗浄装置とするべき。

便器洗浄ボタンと呼び出しボタンには点字表示を行うべき。
多機能トイレについても、同旨の意見あり。

聴覚障害者が、火災等の緊急事態の発生等を感知するための視覚的な警報装置を設置するべきである。

ご意見を踏まえ、「配置」の項に「男女別に設置する場合でも、異性介助の際に入りやすい位置(一般トイレ入口付近等)に設置する」旨を追記することとした。

視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法の詳細については、別途検討が必要であると考えている(視覚障害者誘導用ブロックの敷設経路に係る問題点等については、併せて「おわりに」にも記載しているところ。)

ご意見を踏まえ、「小便器」の項に「小便器の便器洗浄については、自動センサー式など操作を必要としないものとする」旨を追記することとした。

ご指摘の点は、JIS S0026規格にあわせて整備されることにより、便器洗浄ボタンは丸形で統一され、呼出ボタンと区別しやすくなると考えている。

ご意見を踏まえ、「大便器」の項に「緊急時における聴覚障害者の安全確保の観点から、視覚的な警報装置を設置することが望ましい」旨を追記することとした。

トイレ(多機能トイレ)(P94)(P99~106)

トイレ施設内の便座付近に、パウチなどの物が置けるスペースを設けるべき。

ご意見を踏まえ、「水洗器具の付近に、パウチなどの物を置けるスペースを設置することが望ましい」旨を追記することとした。

乗車券等販売所・待合所・案内所 (P103)(P107)

筆談用具がある旨の表示例は、「耳の不自由なお客様」ではなく、「筆談をご希望の方」とするべき。

ご意見を踏まえ、「耳の不自由なお客様へ」の文言は削除することとした。

券売機 (P104) (P111~114)

タッチパネルの画面が高すぎて届かない券売機がある。車いす使用者の利用にも配慮すべき。

点字の添付位置を統一するべき。

点字運賃表は50音順とし、見出しをつけるべき。

点字運賃表の掲示位置は、券売機の左右どちらかに統一するべき。

点字の上に文字が重なるととても見にくいいため、点字と拡大文字は分けるべき。

ご意見を踏まえ、「車いす使用者等であっても利用しやすい高さ」に券売機を設置し、車いす使用者が容易に券売機に接近できるように、蹴込みを設けるなどの配慮が必要である。操作性についても、タッチパネル式は視覚障害者が利用できないため、テンキーを設けるなどの配慮が必要である」と修正することとした。

JIS T0921規格による表示位置の統一について記載していたところだが、ご指摘を踏まえ、「点字の表示位置については、JIS T0921規格（縦方向に並ぶ操作ボタンの場合はその左側、横方向に並ぶボタンはその上側（スペース上やむを得ない場合は除く。）にあわせたものとする。」と修正することとした。

ご意見を踏まえ、「点字運賃表」の項に、「点字運賃表の駅名の表示順序は50音順とすることを原則とし、見出しを設ける」旨を追記することとした。

ご指摘の点については、左右どちらに統一すべきか、統一しようとした場合にその設置位置をどうするか等について関係者の合意が得られておらず、現時点ではこれをガイドライン化することは困難であると考えている。

ご意見を踏まえ、「点字の上に文字が重ならないように配置することが望ましい」旨を追記することとした。

その他の設備 (P108) (P116)

聴覚障害者に配慮し、公衆電話の周辺で電磁波ノイズが発生しないようにするべき。

ご意見を踏まえ、「電話」の項に「補聴器利用者などが電話を利用しやすいよう、公衆電話の周辺では電磁波が発生しないよう配慮する」旨を追記することとした。

鉄軌道駅

鉄軌道駅の改札口 (P110・111) (P118・119)

視覚障害者に配慮し、自動改札口における自動改札機の位置と通行方向の関係を統一するべき。

空間特性、利用者動線等が旅客施設ごとに多種多様である状況下において、ご指摘の点を一律にガイドライン化することは困難であると考えている。

鉄軌道駅のプラットフォーム (P112~122) (P120~130)

ホームドア、可動式ホーム柵については、移動等円滑化基準に定められた設置条件を満たしていない路線についても、車両や信号設備等の改良を行うなど、早期に設置できるようにするべき。

移動等円滑化基準におけるホームドア・可動式ホーム柵の位置づけが変更されたことに伴い、一定の条件を満たした場合にはホームドア・可動式ホームドアを設置する旨記載しているところ。なお、ホ

線路側ホーム面の終先端部で列車の乗降に支障のない部分には柵を設置すべき。

聴覚障害者に配慮し、ホームドアは全面透明なガラス張りとするべき。

ホームドア・可動式ホーム柵の開口部の適切な位置に号車番号等の点字表示を行うべき。

ホーム縁端ブロックがホーム縁端付近の柱等の構造物と干渉する場合の措置が記載してあるが、まずは、干渉する位置に柱等の構造物を設けないことを記載するべき。

転落時の怪我を最小限にとどめる観点から、列車走行に障害のない範囲で、レールの外側と内側にゴム製などの衝撃緩和マットを敷設するべき。

無人駅や、時間帯によって駅員の介助を受けられない駅では、乗務員が介助するものとして、乗務員の操作しやすい場所に渡り板を設置するべき。

車両内段差等の構造上の理由により渡り板が長くなる場合には、渡り板に脱輪防止の機能を持たせるべき。

新設駅や大規模な改良を行う駅については、プラットホームはできる限り直線にするべき。

ホームドア、可動式ホーム柵の設置については、車両側の課題や施設側の課題など研究開発動向を見極める必要があると考えている。

ご意見を踏まえ、「線路側ホーム面において、列車が停車することがない等乗降に支障のない範囲については、柵を設置することが望ましい」旨を追記することとした。

ホームドア全面をガラス張りにすることが高齢者・弱視者等による利用時の安全性にどのような影響を与えるか等について十分な検証がなされていない現時点において、ご指摘の点をガイドライン化することは適切ではないと考えている。

ご意見を踏まえ、「号車及び乗降口位置（扉番号）を文字及び点字（触知による案内を含む。）により開口部左脇に表示することが望ましい」旨を追加することとした。

ご意見を踏まえ、「プラットホーム上の柱などの構造物は、上記方法により敷設されるホーム縁端警告ブロックと干渉しないよう配慮する。やむを得ずホーム縁端警告ブロックがホーム縁端付近の柱など構造物と干渉する場合には、・・・」と修正することとした。

転落防止設備の整備により、ホームからの転落を防止することが重要であると考えている。

バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）では「渡り板を速やかに設置できる場所に配備する」と記載し、バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）では「施設側に渡り板が配備され速やかに設置できない場合、車両内に渡り板等を配備する」と記載しているところであり、両者が相まってご指摘の趣旨は反映されているものと考えている。

ご意見を踏まえ、「車両・ホーム等の構造上の理由により渡り板が長く、また、傾斜角が急（概ね10度を超える）となる場合には、脱輪を防止するよう左右に立ち上がりを設けることが望ましい」と追記することとした。

ご意見を踏まえ、「考え方」に、「段差・隙間をできる限り小さくするため、新設駅や大規模改良駅においては、その立地条件を十分に勘案し、可能な限りプラットホームを直線に近づける配慮が必要である」旨を追記することとした。

| | |
|---|---|
| バスターミナル | |
| <p>バスターミナルの乗降場 (P123) (P131) 行き先などの運行情報は、目の高さに大きな文字で掲示するべき。</p> <p>バスターミナルと駅前のバス停群を区別するため、バスターミナルの定義を記載するべき。</p> | <p>空間特性、利用者動線等が旅客施設ごとに多種多様である状況下において、ご指摘の点を一律にガイドライン化することは困難であると考えている。</p> <p>ご意見を踏まえ、「バスターミナルの乗降場」の「考え方」の項に「旅客の乗降のため、事業用自動車と同時に二両以上停留させることを目的として設置した施設であって、道路の路面その他一般交通の用に供する場所を停留場所として使用するもの以外のもの」を記述することとした。</p> |
| 旅客船ターミナル | |
| <p>乗船ゲート (P124) (P132) 待合室等では、LED電光文字表示器等による案内を行うべき。</p> | <p>旅客施設内における可変式情報表示装置による文字・音声による情報提供については、緊急時の情報提供も含め、施設共通「2. 誘導案内用設備に関するガイドライン」に明記しているところ。</p> |
| 航空旅客ターミナル | |
| <p>航空旅客搭乗橋 (P128) (P136・137) 搭乗橋と機体の間に渡り板が用意されている例が増えつつあるが、用意されているだけで使われない例のほうがはるかに多い。搭乗橋と機体の間にはクッションとしてゴムが入っており、フラットに接続しても細かい段差があり、機内用車いすは不安定なので転倒、転落の危険性が高い。したがって、渡り板の使用を義務付けるべき。搭乗橋が設置されていない場合、スポットから旅客施設までの経路については、搭乗橋に代わる施設の設置について配慮するべき。</p> | <p>渡り板を使用するか否かは、事業者の運用の問題であることから、望ましい施設整備の内容を示す本整備ガイドラインにおいてこの点を取り上げることは適切ではないと考えている。</p> <p>100席以下の小型機では、現在設置されている航空機旅客搭乗橋は、構造的な問題から搭乗口に接続ができないため、タラップを使用した乗降が行われている。このような小型機への乗降に際して、バス輸送が導入されていない空港では、旅客がエプロン上を歩行することが強いられ、雨天時に高齢者、障害者等に負担が大きい。</p> <p>このため、国土交通省ではこのような課題の一部を解消するための一方策として、松山空港において、エプロンルーフを社会実験により整備し、本年4月よりその成果の検証を開始したところである。</p> <p>今後同様の設備を他空港に設置することについては、松山空港において、航空機地上支援業務の安全性への影響の評価など同社会実験の成果や、今後の小型機の就航状況の推移を見極めるとともに、設備投資にかかる航空会社、空港ターミナルビル会社、空港管理者等による費用負担の仕組みなどについて、関係者間で十分調整する</p> |

| | |
|--|---|
| | 必要があると考えている。 |
| <p>航空旅客搭乗改札口 案内板が見やすいように、ガラスの外側から逆光しないようにするべき（悪い例：中部国際空港・逆光が強すぎて案内板が見えない）</p> | <p>ご意見を踏まえ、施設共通「2．誘導案内設備に関するガイドライン」「視覚表示設備」「表示面の向きと掲出高さ」の項に、「外光・照明の配置により見にくくならないよう配慮する」旨を追加することとした。</p> |

・バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）

| 主な御意見 | 見解・対応等 |
|--|--|
| <p>共通部分</p> <p>ホテルのシャトルバスや観光バスのアクセシビリティについては、あとがきにその方向性を記述すべき。 心のバリアフリーやスパイラルアップといったソフト施策についても、具体的なガイドラインを示すべき。</p> | <p>ご意見等を踏まえ、バス・タクシーの解説を追記することとした。</p> <p>本整備ガイドラインは、車両等の望ましい整備内容を示すものであり、ご指摘の点を取り上げることは適切ではないと考えている。なお、ソフト施策の充実については、「おわりに」に記載しているところ。</p> |
| <p>通勤型（短距離）鉄道・地下鉄</p> <p>乗降口（車外）(P4～9)(P9～13)</p> <p>有効幅を900mm以上と定めているが、構造上やむを得ない場合における除外規定がある。しかし乗降口としての機能を満たすために必要な最低寸法は規定しておくべき。 ホームドア・ホームゲートの設置やホームの部分嵩上げにより、車両とプラットホームとの段差・隙間をできる限り平らかつ小さくするべき。</p> <p>車両番号の文字は大きく見やすくするべき。 都市間鉄道についても同旨の意見あり。 車両内にも車いす用渡り板を備えることとするべき。 都市間鉄道についても同旨の意見あり。</p> <p>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）の設置は、標準的な整備内容とするべき。また、女性専用車両に関しては、その旨を音声案内するべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ、ただし書きを適用するものは極めて例外な車両であることから、望ましい整備内容を示すガイドラインから当該ただし書きは削除した。</p> <p>ホームドア・可能式ホーム柵の設置については、移動等円滑化基準及びバリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）に記載し、ホームドア等の開口部分の部分嵩上げについては、参考例を示しているところ。</p> <p>ご意見を踏まえ、「大きな文字により見やすいように表示する」と修正することとした。</p> <p>バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）では「渡り板を速やかに設置できる場所に配備する」と記載し、バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）では「施設側に渡り板が配備され速やかに設置できない場合、車両内に渡り板等を配備する」と記載しているところであり、両者が相まってご指摘の趣旨は反映されているものと考えている。</p> <p>まずは望ましい内容として、その普及を促したいと考えている。なお、女性専用車への障害者の案内については、乗務員・駅員等のアナウンス等により当面は対応することとしたい。</p> |
| <p>乗降口（車内）(P10～12)(P14・15)</p> <p>視覚障害者が客室内の床面と乗り口端部の床面を容易に判別できるよう、乗り口端部の床にはざらつきを持たせるべき。</p> | <p>床面を差別化することによる判別の容易性という観点では、材質や形状等について検討すべき課題が多いことに鑑み、まずは容易に識別できるようにすることを標準的な内容とすることが適当であると考えている。</p> |

乗降口及び室内には段差を設けないことを原則とする旨を記述するべき。

都市間鉄道についても同旨の意見あり。

車両番号等の点字等表示の高さは幅を持たせずに決めるべき（たとえば140cm等）。

車内及び車外に設置された押しボタンによるドア開閉装置を視覚障害者が容易に操作できるよう配慮するべき。具体的には、車内外のボタン位置の統一、ボタンへの点字の表示、車外における音声アナウンス等。

車両番号等の点字等表示位置は、引き込み部に近い側ではなく、戸開き側に貼付するべき。

ご意見を踏まえ、当該項目「車内段差の識別」を「乗降口付近の段差の識別」と修正し、「やむをえず段差が生じる場合は、段差端部（段鼻部）の全体にわたり十分な太さ（幅50mm程度が識別しやすい）で周囲の床の色とコントラストを確保し、容易に当該段差を識別できるようにする」と修正することとした。

車両内に設置する点字表示については、いたずら等により剥がされやすいといった特殊事情等があることや、既に各鉄道事業者において独自に導入されているといった実態に鑑み、床から1400～1600mm程度の高さとしたものであり、原案のとおりとする。

ご意見を踏まえ、望ましい内容として「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、周囲の色と明度差・彩度差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」を追記することとした。

なお、具体的な形状や設置位置等の統一化は、技術的条件や普及に伴う問題点の把握なども含め詳細に検討することが必要と考えており、現段階で一律にガイドライン化することは困難と考えている。ご意見を踏まえ、「戸先側に表示し、両開き扉においては左側扉に表示する」旨を追記することとした。

優先席（P13～16）（P16・17）

視覚障害者が優先席を容易に確認することが可能となるよう、優先席に近接する手すりに点字を敷設するべき。

どのような措置を採ることが望ましいか等について関係者間で合意が図られていないため、ご指摘の点を現時点で一律にガイドライン化することは困難であると考えている。

車いすスペース（P19～21）（P20～22）

設置箇所数を増やすべき（例えば、1車両ごとに1箇所等）。

ご意見を踏まえ、標準的な内容を以下のとおり修正するとともに、望ましい内容中「車いすスペースの設置数・配分」「車いすスペースの形態」の二欄を統合することとした。なお、ご指摘の車いすスペースの設置箇所数の増加については、原案においても、望ましい内容として「1車両毎に1箇所の車いすスペースを設置することが望ましい」旨を記載しているところであり、これにより、車いすスペースの普及に努めてまいりたい。

【標準的な内容】

客室には1列車に少なくとも1以上車いすスペースを設け、車両編成が長い場合には、2以上の車いすスペースを設ける。

ご意見を踏まえ、ただし書きを適用するものは極めて例外な車両で

車いすスペースの設置は、構造上の理由によらず例外なく適用され

るべき。

車いすスペースの大きさは、1300×750mm以上とするのではなく、2台の車椅子が乗車できる大きさとするべき。
車掌室または運転手室の至近位置に設置するべき。

聴覚障害を持つ車いす使用者に配慮し、車いすスペースにも窓を設けるべき。

トイレ (P22~27) (P23~28)

自動ドア開閉スイッチは車いす使用者が利用可能な位置に設置し、スイッチの形状は指が不自由な者でも扱うことができるような押しボタン式とするべき。

便器洗浄ボタンに関し、次の意見が提出された。

点字表示を行うべき。

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べき。

センサーの反応時間を短くするべき。不要な作動を防止するためには、感知距離を短くすることで対処するべき。

便器洗浄ボタンは、車いす使用者が車いすに座ったまま利用可能な位置にも併せて設置することとするべき。

飛行機内のトイレと同様に、非常通報の点滅ランプを設けるべき。

呼出しボタン、非常通報装置は、転倒時でも手の届く範囲に設置す

あることから、望ましい整備内容を示すガイドラインから当該ただし書きは削除した。

JIS規格に適合する車いすの最大寸法を想定して記載しているところであり、原案のとおりとする。

車いすスペースの設置位置については、現在のガイドライン案の望ましい内容にその数を増やしていくことを位置づけることにより、その位置を明記することについては実質的な効果は薄いものと考えます。

ご意見を踏まえ、「車いすスペースには、車外を確認できるよう窓を設けることが望ましい」旨を追記することとし、併せて車いすスペースの図を修正することとした。

ご意見を踏まえ、望ましい内容として「自動ドア開閉スイッチの形状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のが望ましい」旨を追記することとした。

JIS S0026規格にあわせて整備されることにより、便器洗浄ボタンは丸形で統一され、呼出ボタンと区別しやすくなると考えている。なお、ご意見を踏まえ、便器洗浄ボタンの項目を以下のように修正することとした。

【標準的な内容】

- ・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。)
- ・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。

ご意見を踏まえ、望ましい内容として「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)とするのが望ましい」旨を記述することとした。
鉄道の場合、どのような場面でトイレ内へ非常通報する必要があるか、その際の適切な指示方法はどうか、さらに適切な装置の機器の開発動向等を見極める必要があるため、現時点で一律にガイドライン化することは困難であると考えている。

JIS規格(JIS S0026)において望ましい内容として位置づけられて

| | |
|--|---|
| <p>ることを標準的な整備内容とするべき。</p> <p>触地図、点字案内図は不要である。</p> <p>便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻器の形状・色・配置をJIS S0026へ適合させることは、望ましい内容ではなく標準的な内容とするべき。また、便器洗浄ボタンと非常通報装置については、点字表示とともに、できるだけ大きく、周囲との明度差・彩度差を確保したコントラストのある明確かつ分かりやすく表示するべき。</p> | <p>おり、現時点で標準的な内容に位置づけることは困難であると考えている。</p> <p>触知案内図等を必要とする意見もあることから、現段階で記述を削除することは適切ではないと考えている。</p> <p>JIS S0026規格にあわせて整備されることにより、呼出ボタンは四角形又は三角形で統一され、洗浄ボタンと区別しやすくなり、また、周辺色、ボタン相互にコントラストが確保されものと考えている。</p> |
| <p>案内表示（車内）(P28・29) (P29～31)</p> <p>案内表示のテロップは、聴覚障害者に配慮し、上から下へ流すか、一面に表示する等、案内の内容が瞬間的に全て表示されるようにするべき。</p> | <p>文字表示の方法については、障害種別に応じてさまざまなご意見があるため、現段階でご指摘の点を一律にガイドライン化することは困難であると考えている。</p> |
| <p>案内放送（車内）(P30) (P32)</p> <p>次駅に乗換路線がある場合には、「乗り換えることができる路線名、乗り換えられる列車が発車するホームの番線と発車時刻」も加えるべき。</p> <p>都市間鉄道についても同旨の意見あり。</p> | <p>ご意見を踏まえ、「車内放送装置を設け、次停車駅名、次停車駅での乗換情報、次停車駅に開くドアの方向(左側か右側か)等の運行に関する情報を聞き取りやすい音量、音質、速さで放送する」と修正することとした。</p> |
| <p>通路 (P30) (P32)</p> <p>有効幅を800mm以上と定めているが、構造上やむを得ない場合における除外規定がある。しかし通路としての機能を満たすために必要な最低寸法は規定しておくべき。</p> <p>都市間鉄道についても同旨の意見あり。</p> | <p>ご意見を踏まえ、ただし書きを適用するものは極めて例外な車両であることから、望ましい整備内容を示すガイドラインから当該ただし書きは削除します。</p> |
| <p>弱冷房車 (P31) (P33)</p> <p>車いすスペースを複数箇所設置する場合には、そのうち1箇所以上は弱冷房車内に設置するべき。</p> | <p>車いすスペースの設置に係る望ましい内容が実現されることにより、ご指摘の趣旨も反映されることになるものと考えている。</p> |
| <p>都市間鉄道</p> | |
| <p>車いすスペースと座席 (P39・40) (P40・41)</p> <p>車いすスペースの設置箇所数を増やすべき（例えば、1車両に少な</p> | <p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正することとした。なお、ご指摘</p> |

| | |
|---|---|
| <p>くとも1箇所以上設ける等)。</p> <p>指定席であっても、車いすスペースがあることを示すシンボルマークを車内及び車外に掲出するべき。</p> <p>P40の姿図は、どちらも車いすスペースが大きく、これでは他の乗客や車内販売のカート移動に支障があると同時に、自動ドアのセンサーにしょっちゅう感知されることとなる。図を修正するべき。</p> | <p>の車いすスペースの設置箇所数の増加については、原案においても、望ましい内容としてフリースペースの設置を含めた2以上の車いすスペースの設置等を記載しているところであり、引き続き車いすスペースの普及に努めてまいりたい。</p> <p>【標準的な内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客室には1列車に少なくとも1カ所以上車いすスペースを設け、車両編成が長い場合には、2以上の車いすスペース(多目的室が利用できる場合を含む)を設ける。 <p>ご意見を踏まえ、「車いすスペースであることが容易に識別しやすく、かつ、一般の乗客の協力が得られやすいように、車いす用スペースであることを示すシンボルマークを車内及び車外に掲出する。」と記載することとした。</p> <p>ご意見を踏まえ、参考図を修正するとともに、望ましい内容として「通路を大きく支障しないように配慮することが望ましい」旨を追記することとした。</p> |
| <p>トイレ(P41)(P42)</p> <p>トイレ内のスペースは、介護者も介護しやすい広さ空間を確保するべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ、「トイレ」の項目に望ましい内容として「トイレ内には介護者が介護しやすい空間を確保することが望ましい」旨を追記することとした。</p> |
| <p>案内表示(車内)(P47)(P46)</p> <p>知的障害者のため、ひらがな表記でも案内表示を行うべき。</p> | <p>文字表示の方法については、障害種別に応じてさまざまなご意見があるため、現段階で一律にガイドライン化することは困難であると考えている。なお、知的・精神・発達障害者に対応した施設整備のあり方については、今後、調査研究を進める予定。</p> |
| <p>案内放送(車内)(P49)(P47)</p> <p>聞き取りやすい音量、音質と共に聞き取りやすい速度にも配慮するべき。また、停車駅のエスカレーター位置、エレベーター位置がホームのどのあたりなのか案内放送を行うべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ、「聞き取りやすい音量、音質、速さで放送する」と修正することとした。なお、エレベーター・エスカレーター位置については、音声だけでなくモニターによって対応することも一案と考えている。</p> |
| <p>その他</p> <p>出入口付近に設けられた多目的室や車掌室については、これらの入口の取っ手付近に点字表示を行うべき。</p> | <p>どのような際にどのような情報を得られることが望ましいのか現段階で十分な議論が行われていないため、ご指摘の点を一律にガイド</p> |

| | |
|---|--|
| <p>分別式のゴミ箱には点字表示をし、視覚障害者が容易にゴミを分別できるようにするべき。</p> <p>点字を読めない視覚障害者のために、出入口付近に、座席配置や車いすスペースの有無、トイレの有無や位置等を押ボタンにより音声で案内する装置を設置するべき。</p> | <p>ライン化することは困難であると考えている。 ご意見を踏まえ、「乗降口（車内）」の項目に、「ゴミ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」旨を追記することとした。</p> <p>乗降口（車内）に、号車及び乗降口位置の点字表示をすることとしている。内部構造のわかりやすい音声案内については、その有効性も含めて検証が必要であると考えている。</p> |
| <p>軌道車両（路面電車）・超低床式軌道車両（LRV） 車内通路 車いすスペース トイレ（P52～56）（P48～52） P53の姿図は、跳ね上げ座席のないものにするべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ、参考図を修正することとした。 なお、フリースペースの設置促進については、望ましい内容に、「車いすスペースはフリースペースであることが望ましく、2以上の車いすが乗車可能であることが望ましい」旨を記載しているところ。</p> |
| <p>都市内路線バス 乗降口（P59～61）（P55・56） 手すりの出っ張りによって乗降口を支障することがないようにするべき。 乗務員による接遇・介助が適切になされない場合もあることから、当該項目については、ガイドラインに記載するべきかどうかを含め議論が必要。</p> | <p>ご意見を踏まえ、「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」旨を追記することとした。 ご意見を踏まえ、乗務員の接遇・介助に係る記述を削除することとした。なお、バス・タクシーについては、乗務員による接遇・介助が重要であることに鑑み、後書きにおいてその重要性を記載しているところ。</p> |
| <p>スロープ板（P62・63）（P57・58） 地面からの乗降時も車いすを乗降させる際のスロープ角度は7度（約12%勾配）以下となるような長さのスロープも搭載しておくべき。</p> <p>歩道幅員の狭いところでの乗降時には、スロープ板からの出入りが斜め出入りを余儀なくせざるを得ないことから、左右の立ち上がりがあることにより、脱輪時にバランスを崩し、転倒のおそれがあることから、下端の4分の1程度は、左右の立ち上がりを設けるべきではないと考える。</p> | <p>参考例として、長いスロープをあわせて整備する事例を紹介しているところであり、これにより普及を図ってまいりたい。なお、「おわりに」にもご意見の趣旨を踏まえた記述をしているところ。 安全上左右立ち上がりの必要性があることから原案のとおりとする。また、ご指摘の点については、検討委員会でも議論となり、残された課題として「おわりに」に記載しているところ。</p> |

車いすスペース (P66 ~ 68) (P59 ・ 60)

1 箇所はフリースペースとするべき。

車いすスペースの第一スペースは、中扉正面位置より前に設置しないものとし、又は、中扉正面位置と前後が平行した位置とするべき。

車いす使用者やベビーカー使用者が座席をはね上げることなく利用できるスペースが必要である等の意見がある一方、フリースペースを設けることによる座席数の減少といった課題も指摘されており、議論が必要と考えられることから、原案のとおり、参考例として紹介することとした。

ご指摘の点については、既に標準的な内容として、「車いす使用者がバスを利用しやすい位置に車いすスペースを設置する」との性能的要件を示しているところ。

優先席 (P75) (P68)

優先席の背もたれの材質を他のものと差別化する等により、視覚障害者が優先席であることを容易に判別できるようにするべき。

どのような措置が望ましいかについて、関係者間で合意が図られていないため、現時点で一律にガイドライン化することは困難であると考えている。

降車ボタン (P76) (P69)

降車ボタンの位置は、優先席においても統一するべき。「優先席はこの限りでない。」を削除すべき。

ただし書きの趣旨は、優先席及び車いすスペースにおいて、分かりやすく設置することを目的としたものでそれぞれの項目にその旨記述しているところ。

より分かりやすくするという観点から、ガイドラインの要件を満たす限りにおいて、座席の背もたれや肘掛に降車ボタンを追加することを妨げるものではない旨を追記することとした。

運賃箱・整理券発行機 (P77) (P70)

車いす使用乗客は、カード精算する時に、運転手または第三者にカードを渡し精算されるが、その時、最近の料金表示が液晶表示が大きく見やすくなっていることから、車いすスペース座席からでも容易に視認確認できるほどの料金表示を備えるものとする、とすべき。運賃箱、カードリーダー、整理券発行機の設置位置や形状を統一化し、どのバス会社のバスを利用しても同じ使い勝手で利用できるようにするべき。

ご意見を踏まえ、「料金表示は、大きな文字により、背景色と明度差・彩度差を確保したわかりやすい表示とする」旨を追記することとした。

ご意見を踏まえ、「運賃箱」「整理券発行機」に関する記述を統合した上で、望ましい内容を「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ことが望ましい」と修正することとした。

| | |
|---|---|
| <p>車内放送装置 (P82) (P74) 案内放送の随所に整理券番号ごとの運賃を放送するなど、音声で運賃を知らせることとするべき。</p> | <p>料金体系がさまざまであること、多段階の料金体系であることから、料金を案内することにより案内が冗長となりかえって分かりにくくなることも想定され、一律にガイドライン化することは困難であると考えている。ご指摘の点は、乗務員により適切に対応されるべきものと考えている。</p> |
| <p>車外放送装置 (P82) (P74) 視覚障害者等が正確に情報を得ることができるよう、聞き取りやすい音量・音質で行うべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ、「視覚障害者などでも容易に、かつ、正確に系統番号、行き先、経路などの情報が車外で得られるよう聞き取りやすい音量、音質、速さで放送する」旨を追記することとした。</p> |
| <p>点字表示 (P82) (-) 視覚障害者が必要とする情報の点字表示に関し、以下の意見が提出された。 望ましい内容ではなく、標準的な内容とするべき。 表示位置等の基準がなく、実際的でない。削除するべき。 都市間路線バスについても同旨の意見あり。</p> | <p>ご意見を踏まえ、本項目は有効性が不明であることから、記述を削除することとした。</p> |
| <p>コミュニケーション設備 (P83) (P75) コミュニケーションボードの設置は、標準的な内容とするべき。 都市間路線バスについても同旨の意見あり。</p> | <p>まずは望ましい内容としてその普及を図ることが適当であると考えている。</p> |
| <p>都市間路線バス (高速・リムジンバス)</p> | |
| <p>乗降口 (P85・86) (P80) 車いす使用者等が乗降する際の乗務員による介助に係る記述は、バリアフリー新法の趣旨に反するものであり、削除するべき。</p> | <p>ご意見を踏まえ、乗務員の接遇・介助に係る記述を削除することとした。なお、バス・タクシーについては、乗務員による接遇・介助が重要であることに鑑み、後書きにおいてその重要性を記載しているところ。</p> |
| <p>座席 (P87) (P87) 通路側のひじ掛けをはね上がる仕様の座席とする場合は、併せてその旨を表示するべき。</p> | <p>ご指摘の点については、乗務員により適切に対応されるべきものと考えている。</p> |
| <p>乗降用リフト (P88～90) (P82・83) 安全策強化のため、転落防止板 (ストッパ) とリフトの昇降とは連</p> | <p>ご意見を踏まえ、「安全のため、転落防止板 (ストッパ) とリフト</p> |

| | |
|--|--|
| <p>動させるべき。</p> | <p>の昇降とは連動して作動することが望ましい」旨を追記することとした。</p> |
| <p>トイレ (P92～94) (P85・86) 開き戸の場合は外開きとするべき。</p> <p>触知図は不要である。</p> | <p>ご意見を踏まえ、「開き戸の場合は外開きとする」旨を追記することとした。 触知案内図を必要とする意見もあることから、現時点で記述を削除することは適切ではないと考えている。</p> |
| <p>トランクルーム、又は車いす収納スペース (P94) (P86) 路線バスは、電動車いす使用乗客も想定しているため、都市間路線バス（高速・リムジンバス）についても、電動車いすを想定するべきであり、電動車いすのJIS最大値を求めるべきである。</p> | <p>車いすスペースを設けた都市間路線バスが十分に普及していない現状に鑑み、まずは車いすスペースの設置について、望ましい内容としてその開発・導入を促し、普及を図ることが適当であると考えている。</p> |
| <p>車内放送装置 車内表示装置 (P95) (P87) 緊急時の文字による情報提供及び、緊急情報内容のうち定型化可能なものの表示メニューの用意は標準的な内容とするべき。</p> | <p>表示装置の開発動向に係るものであり、一律に標準的な内容としてガイドライン化することは困難であると考えている。まずは望ましい内容として開発・導入を促し、その普及を図ってまいりたい。</p> |
| タクシー | |
| <p>総論 本整備ガイドラインは、福祉タクシー車両だけでなく、すべてのタクシーに適用されるべき。</p> <p>介護福祉士若しくは訪問介護員若しくは居宅介護従業者の資格を有する者又は社団法人全国乗用自動車連合会等が実施するケア輸送サービス従事者研修を終了した者が乗務する車両については、本整備ガイドラインを適用除外とするべき。 ユニバーサルデザインタクシーの普及を図るため、メーカーが積極的にユニバーサルデザイン車両の開発を促進するべき。</p> | <p>福祉タクシー車両についても、これまで個々に開発が行われて来たところであるが、バリアフリー新法を受け、移動等円滑化基準では、福祉タクシーにおける構造基準が規定されたところ。 これを踏まえ、ガイドラインでは福祉タクシー車両のみならず、一般タクシー車両についても配慮事項を示したところ。また、必要な時にいつでも利用でき、車いす使用者も車いす使用者でない人々にとっても利用しやすいタクシーとして「ユニバーサルデザインタクシー」を示したところ。 バリアフリー新法及び公共交通移動等円滑化基準上義務化されているものを、本整備ガイドラインにおいて緩和することは適切でない。なお、バス・タクシーについては、接遇・介助が重要であることに鑑み、後書きにおいてその重要性を記載しているところ。 ご意見を踏まえ、「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</p> |

| | |
|---|---|
| | を促進することが望まれる」と修正することとした。 |
| <p>乗降口 (P111・112) (P115) 車内最低高さを1350mm以上とするのは低過ぎる。</p> | <p>ご意見を踏まえ、よりユニバーサルな車両の開発が必要と考え、また、今後の方向性を示すという観点から、車いす対応の室内高を1400mm以上と修正することとした。</p> |
| <p>スロープ (P114) (P117) スロープの幅は、JISの車いす幅が700mmであることを勘案すると、720mm以上とするのは狭い。</p> | <p>現実の車両仕様などから、まずは標準的な内容は最低限度の720mm以上とし、望ましい内容として800mm以上としたところ。今後の車両開発を見極める必要があると考えている。</p> |
| <p>点字表示・音声案内等 (P140) (P126) 点字表示は全てのタクシーにおいて統一した場所に行うべき。また、運賃の音声案内は、望ましい内容ではなく、標準的な内容として実施すべき。 視覚障害者に配慮し、タクシー（一般・福祉両方とも）の扉が開く際に音を発するようにすべき。</p> | <p>点字表示の具体的場所については、今後、現状における各事業者の取り組み状況も踏まえつつ、(社)全国乗用自動車連合会等とも調整を行いながら、統一的な運用を図って参りたい。 なお、音声案内については、乗務員により適切に対応されるべきであり、まずは望ましいレベルとして普及を図りたい。 ご指摘の点については、乗務員により、適切に対応されるべきものと考えている。</p> |
| <p>その他の設備、表示 (P142) (P127) 書き消しが簡単な筆談機は、前のやり取りの記録が残らず、紙にメモを書くほうが簡便で効果的である。しかも狭いタクシー車内に設置することは実用的ではなく、「望ましい内容」に記述すべきではない。</p> | <p>ご意見を踏まえ、旅客施設における記載内容と整合を図り、以下のように修正することとした。 標準的な内容：・・・筆談用のメモ用紙などを備える。 望ましい内容：当該部分を削除</p> |
| <p>航空機</p> | |
| <p>機内用車いす (-) (P133) 搭乗時に機内用車いすの必要な乗客が搭乗している場合は、60席未満の航空機にも機内用車いすを備えることとするべき。 機内用車いすの大きさについて規格・基準を検討するべき。</p> | <p>機内用車いすの収納スペースが確保できる機体については、機内用車いすの搭載を行っており、今後も継続して対応されるものと考えている。 多様な航空機が存在することから、機内用車いすの大きさの規格・基準について、一律にガイドライン化することは困難であると考えている。 また、旅客の安全性を確保するため、車いすは所定の場所に収納</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>する必要があり、そのスペースも限られていることから、車いすの大きさにも制約がかかってしまうことをご理解いただきたい。</p> |
| <p>車いす用トイレ(-) (P134) 全てのトイレを対象として、以下の内容を加えるべき。 「視覚障害者や指の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の規格に合わせたものとするほか、便器洗浄ボタン、非常通報装置については点字表示並びに、できるだけ大きく、周囲との明度差・彩度差を確保したコントラストのある明確かつ分かりやすい表示を行う」</p> | <p>多様な航空機が存在することから、便房内の便器洗浄ボタン、非常通報装置、紙巻等の形状・色・配置等について、一律にガイドライン化することは困難であると考えている。 また、航空会社からは、トイレへの付き添いやトイレ内の設備のご案内を客室乗務員から積極的に実施し、トイレをひかえる心理的要因を取り除くように努めていると報告を受けている。</p> |